Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/10538

29. 04. 98

Antwort
der Bundesregierung

auf die Große Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Elisabeth Altmann (Pommelsbrunn), Marieluise Beck (Bremen), weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/8212 —

Transrapid – Finanzierungs- und Erlöskonzept

Das vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in einer Pressekonferenz am 25. April 1997 vorgestellte neue Finanzierungs- und Managementkonzept für Bau und Betrieb des Transrapid droht zu einer der größen Belastungen für die Bundesfinanzen der nächsten Jahrzehnte zu werden. Zugleich wirft es durch Verstöße gegen Bundes- wie Gemeinschaftsrecht erhebliche Probleme auf.

Das Prinzip des diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur wird ignoriert. Bei der Berechnung der Fahrgastprognosen wurde davon ausgegangen, daß auf den parallel zur Transrapid-Strecke verlaufenden Eisenbahnrelationen Hamburg – Berlin keine schnellen Personenzüge verkehren, sondern nur relativ langsame InterRegio-Züge eingesetzt werden. Nach EU-Recht kann der Zugang zur Infrastruktur allerdings weder aus „politischen Gründen" noch aufgrund einer alleinigen Entscheidung des Geschäftsbereichs Fernverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG) beschränkt werden. Der Trassenzugang steht allen Interessenten, öffentlichen wie privaten Anbietern, offen.

Es muß daher damit gerechnet werden, daß parallel zum Transrapid schnelle und – durch den Wegfall der Bindung an die Tarifstruktur der DB AG – preiswerte Personenzüge fahren werden. In der Folge werden sich die Fahrgastprognosen für den Transrapid als völlig überhöht erweisen. Die jetzt berechnete und am 25. April 1997 der Öffentlichkeit vorgestellte Wirtschaftlichkeitsprognose ignoriert diesen Faktor völlig und ist demzufolge überhöht.

Durch Verzicht auf die Erhebung von Trassenentgelten beim Transrapid werden darüber hinaus erhebliche Wettbewerbsverzerrungen gegenüber anderen Verkehrsträgern, namentlich gegenüber dem schienengebundenen Verkehr, hervorgerufen. Dies führt zu Verstößen gegenüber dem Gemeinschaftsrecht. Das EU-Recht fordert die Gleichbehandlung der verschiedenen Verkehrsträger. Das bedeutet, daß es nicht erlaubt ist, für Eisenbahnen Trassenentgelte zu erheben, diese der Magnetschwebebahn aber zu ersparen. Mit der rechtlich gebotenen Erhebung von Trassenentgelten für den Transrapid ist zum einen die tarifliche Konkurrenzfähigkeit zu einem parallel betriebenen Hochgeschwindigkeits-Eisenbahnverkehr nicht mehr gegeben, zum anderen sind die Rückzahlungsverpflichtungen nach dem Finanzierungskonzept nicht mehr aus Betriebserlösen zu erwirtschaften.

Zusätzlich bestehen erhebliche Zweifel an der korrekten Kalkulation der Kosten für Fahrweg und Betrieb des Transrapid. Die Fahrwegkosten für die Transrapid-Strecke Hamburg – Berlin sind mit 6,1 Mrd. DM viel zu niedrig kalkuliert, da wesentliche Kostenstellen vor Abschluß der Planfeststellungsverfahren nach Aussage des Transrapid-Gutachters Prof. Rothengatter (Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung) nicht „seriös angegeben" werden konnten. Insbesondere die Einfahrten in die Städte Hamburg und Berlin sind bisher viel zu niedrig kalkuliert worden. Das Planungsbüro Rösler-Vieregg schätzt die Fahrwegkosten allein auf ca. 9,9 Mrd. DM.

Die Betriebskosten des Transrapid werden bisher pauschal mit ca. 250 Mio. DM p. a. veranschlagt. Diese Zahl ist überhaupt nicht nachvollziehbar, da eine Berechnung der Betriebskosten bis heute nicht vorliegt. Nach Argumentation externer Gutachter werden die Unterhaltungskosten von Fahrweg wie Fahrzeugen bislang gravierend unterschätzt.

Durch das neue Betreiberkonzept wurden die Betriebsrisiken vollständig auf den Bund – und mittelbar auf die Länder – abgewälzt. Die DB AG – also der Bund – als Betreiber und als Bauherr der Trasse übernimmt das volle Risiko des Betriebs und der Rückzahlung der Baukosten. Für die Verluste stehen der Bund – aber vor allem die Länder – ein. Dies ist dann der Fall, wenn die DB AG versucht, Verluste im Transrapid-Betrieb durch die Erhöhung der Trassenpreise im Bahnbereich wieder hereinzuholen. Steigende Fahrpreise wären die Folge. Die vom Gesetzgeber bei der Verabschiedung von Magnetbahnbedarfsgesetz und Magnetschwebe-

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 29. April 1998 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

bahnplanungsgesetz beschlossene „public-private-partnership", bei der die Betriebsrisiken von Privaten getragen werden, besteht nicht mehr. Dies ist auch ein Verstoß gegen Magnetbahnbedarfsgesetz und Magnetschwebebahnplanungsgesetz.

Der DB AG wird in der Phase des Übergangs von der Staatsbahn zum Wirtschaftsunternehmen eine Hypothek aufgebürdet, die sie nicht tragen kann. Der Fortgang der Privatisierung der DB AG, aber auch die Anpassung der ehemaligen Bundesbahnstrukturen an geltendes Gemeinschaftsrecht, werden durch das neue Betriebskonzept konterkarriert. Ein Börsengang der DB AG wird für absehbare Zeit unmöglich, der Spielraum für eigene unternehmerische Entscheidungen der Bahn schrumpft auf Null, die politische Abhängigkeit vom Bund wird festgeschrieben.

Nach dem Ausstieg der Deutschen Lufthansa und der Baukonzerne Dyckerhoff & Widmann (Dywidag), Holzmann, Hochtief und „Bilfinger + Berger" aus dem Transrapid-Konsortium konnte mit GEC Alsthom lediglich ein weiterer Fahrzeugbauer als Interessent gefunden werden. Dies bestätigt, daß unternehmerische Erfolge lediglich in der Produktion, nicht aber im Betrieb dieses Verkehrsmittels zu erwarten sind.

Der Bundesrechnungshof hat anläßlich der Sitzung des Ausschusses für Verkehr am 14. Mai 1997 angekündigt, die Kostenseite einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Dieser Bericht liegt seit dem 19. Juni 1997 vor und offenbart gravierende Kritik an den zwischen Bund, DB AG und Industrie geschlossenen Vereinbarungen sowie dem vorgelegten Finanzierungskonzept. Nicht nur in diesem Bericht werden unzureichende und unvollständige Informationen durch Bundesregierung und Bundesministerium für Verkehr beklagt; auch die Beantwortung zahlreicher parlamentarischer Anfragen durch die Bundesregierung erweist sich als mangelhaft.

Zum Transrapid bestehen wirtschaftlich interessantere und volkswirtschaftlich sinnvollere Alternativen für eine Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung Hamburg – Berlin, die bis heute nicht untersucht wurden. Dies betrifft die bestehende Strecke Hamburg – Büchen – Berlin, bisher Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE) Nr. 2, sowie die Ausbaustrecke Uelzen – Salzwedel – Stendal, bisher VDE Nr. 3.

Im Rahmen einer Sofortmaßnahme kann durch eine befristete Ausnahmegenehmigung unter Berücksichtigung aller Sicherheitserfordernisse die derzeit auf der Strecke Hamburg – Büchen – Wittenberge – Berlin zulässige Höchstgeschwindigkeit von 160 auf 200 km/h erhöht und mittels moderner Züge die Fahrzeit zwischen Hamburg und Berlin auf 100 Minuten reduziert werden. Die DB AG deutet diese Möglichkeiten durch den – z. Z. befristeten – Einsatz eines ICE bereits an.

Auf eine vergleichende Wirtschaftlichkeitsberechnung zwischen dem verkehrlichen wie volkswirtschaftlichen Nutzen des Baus einer Magnetschnellbahn-Verbindung Hamburg – Berlin mit der Errichtung einer Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung Hamburg – Berlin hat die Bundesregierung bislang wohlweislich verzichtet. Sie könnte ergeben, daß das Transrapid-Projekt keinen hinreichenden verkehrlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen nachweisen kann und somit als – nach EU-Recht verbotene – Exporthilfe bewertet werden muß. Als weiteres Resultat wäre die Neufestlegung des optimierten Ausbauzustands für die Strecken Hamburg – Büchen – Berlin (VDE Nr. 2) und Uelzen – Salzwedel – Stendal (VDE Nr. 3) und eine Neufassung des Fünfjahresplans Schiene, nach dem beide Projekte zeitlich gestreckt werden, erforderlich.

Vorbemerkung

Der Transrapid knüpft als deutsches High-Tech-Produkt nicht nur im Bewußtsein des Großteils der deutschen Bevölkerung, sondern bereits auch im internationalen Urteil an die Tradition deutscher Spitzentechnologie an. Für die deutsche Volkswirtschaft ist daher die von dem Projekt ausgehende Symbolkraft von mindestens ebenso großer Bedeutung wie seine unmittelbaren verkehrlichen Auswirkungen auf die Verbindung Hamburg – Berlin.

Ende Februar 1998 ist in Brandenburg das von der „Bürgerinitiative gegen den Transrapid" angestrengte Volksbegehren gegen den Transrapid abgeschlossen worden. Die für einen Erfolg erforderliche Zahl von 80 000 Unterschriften wurde mit 69 570 gültigen Stimmen deutlich unterschritten. Damit hat die Bevölkerung eines derjenigen Bundesländer, in denen die künftige Transrapidtrasse verläuft, klar zum Ausdruck gebracht, daß sie mit großer Mehrheit die verkehrlichen Vorteile und die große volkswirtschaftliche Bedeutung des Transrapid für den Standort Deutschland und für die beteiligten Bundesländer anerkennt.

Dies ist ein ermutigendes Ergebnis für die weiteren Arbeiten zur Verwirklichung des Transrapid und zeigt, daß die Notwendigkeit innovativer Technologien zur Zukunftssicherung und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze gesehen wird und daß das Urteil derer, die die mit dem Transrapid verbundenen Chancen nicht erkennen oder diese neue Spitzentechnologie aus ideologischen Gründen grundsätzlich ablehnen, kein Maßstab für die Beurteilung neuer Technologien ist.

Es wird davon ausgegangen, daß der Transrapid auf der Relation Hamburg – Berlin den Luftverkehr weitgehend ersetzen und zu einer spürbaren Verkehrsverlagerung von der Straße führen wird. Sein verkehrlicher Nutzen steht außer Frage. Der erhebliche volkswirtschaftliche Nutzen wird sich vor allem auch in Form neuer dauerhafter Arbeitsplätze zeigen, die mit der Verwirklichung und Weiterentwicklung dieser hochmodernen Verkehrstechnologie verbunden sind, insbesondere bei der Systementwicklungsindustrie.

Am 25. April 1997 hat das Bundesministerium für Verkehr gemeinsam mit den beteiligten Industrieunternehmen und der DB AG ein neues Finanzierungs- und Managementkonzept für den Transrapid vorgestellt. Aktualisierte Kosten- und Erlösrechnungen hatten gezeigt, daß das bisherige Gesamtkonzept neu geordnet werden mußte. Sie haben zugleich ergeben, daß der Transrapid trotz einiger Abweichungen von den früheren Ausgangszahlen verwirklicht werden kann.

Die neue Projektstruktur stellt in einer Reihe von Punkten eine deutliche Verbesserung gegenüber dem bisherigen Konzept dar, da Erfahrungen aus der Erarbeitung und Umsetzung des ursprünglichen Konzepts genutzt werden konnten.

Folgende Eckpunkte kennzeichnen das neue Konzept:

— Die Projektstruktur ist durch die von sechs auf drei verminderte Teilnehmerzahl auf Konsortialseite klarer geworden. Damit wird ein effizienteres Kostenmanagement möglich.

— Die Unternehmen übernehmen die Verantwortung für die technische Machbarkeit und dauerhafte Verfügbarkeit des Gesamtsystems Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg.

— Das Konsortium hat eine Finanzierungsgesellschaft gegründet, die das Betriebssystem der DB AG gegen ein Nutzungsentgelt zur Verfügung stellt und die erforderlichen Kredite abwickelt. Das Eigenkapital dieser Gesellschaft in Höhe von 500 Mio. DM wird von Thyssen, Siemens und ADtranz bereitgestellt. Diese Unternehmen haben also gegenüber dem alten Modell ihren Eigenkapitalanteil deutlich erhöht. Im übrigen erfolgt für das Betriebssystem eine private Kreditfinanzierung.

— Die DB AG übernimmt eine zentrale Rolle. Sie baut den Fahrweg nach den Plänen des Industriekonsortiums und betreibt das Gesamtsystem. Die DB AG muß keinen Eigenkapitalbeitrag mehr erbringen.

  Mit der Übernahme dieser Aufgaben nutzt die DB AG die Chance, sich an der Gestaltung des Verkehrssystems des 21. Jahrhunderts mit dem Einsatz modernster Technologie maßgeblich zu beteiligen. Außerdem wird damit sichergestellt, daß die Magnetbahn optimal in die Fern- und Nahverkehrssysteme der Bahn integriert wird.

— Ausschreibung und Vergabe durch die inzwischen in diesem Bereich erfahrene und erfolgreiche DB AG am Markt, an dem die Baufirmen nunmehr als Anbieter im Wettbewerb und nicht als Projektbeteiligte auftreten können, lassen einen größeren kostensenkenden Effekt erwarten.

— Die DB AG garantiert der Finanzierungsgesellschaft ein festes Nutzungsentgelt, das an einer mit 72 % ohnehin vorsichtigen Erlöserwartung orientiert und damit als vertretbares Risiko der DB AG anzusehen ist. Es reicht aus, um Zinsen und Tilgung abzudekken.

— Das Industriekonsortium verpflichtet sich, für die technische Machbarkeit und dauerhafte zeitliche Verfügbarkeit des Gesamtsystems zu haften.

— Der Bund stellt, wie für andere Verkehrsprojekte auch, die Mittel für den Fahrweg im Umfang von 6,1 Mrd. DM zur Verfügung. Aber anders als z. B. bei der klassischen Schieneninvestitionsfinanzierung, wo ein Teil als zinsloses Darlehen und ein Teil als Baukostenzuschuß gegeben wird, bekommt der Bund beim Transrapidprojekt über eine längere Zeitachse die Bundesmittel für die Infrastruktur der Magnetbahnstrecke über das variable Nutzungsentgelt vollständig zurück. Industrie, DB AG und Bund haben nämlich vereinbart, daß sie zu jeweils einem Drittel am variablen Nutzungsentgelt beteiligt werden, d. h. an der Summe, die von den Erlösen nach Abzug der Mittel für die Betriebs- und Finanzierungskosten übrigbleibt.

  Im ungünstigsten Fall beginnt die Rückzahlung der Mittel an den Bund erst nach vollständiger Tilgung des Kredits der Finanzierungsgesellschaft.

— Schließlich sind Bund und DB AG auch an den Verkaufserfolgen des Systems beteiligt.

Das neue Finanzierungsmodell schafft für die Verwirklichung des Transrapid also eine tragfähige Grundlage.

A. Finanzierungskonzept

Rückzahlungsverpflichtungen

1. Wie begründet die Bundesregierung die nachrangige Bedienung der Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber dem Bund im Vergleich zu den Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber der Finanzierungsgesellschaft?

Mit der Finanzierungs- und Aufgabenteilung beim Transrapidprojekt wird ein fairer Interessenausgleich der Partner Bund, DB AG und Industrie erreicht. Von nachrangiger Bedienung des Bundes kann keine Rede sein.

In dem Transrapidprojekt finanziert der Bund den Fahrweg, wie er auch andere Verkehrsinfrastrukturen finanziert. Im Gegensatz hierzu werden die Bundesmittel beim Transrapidprojekt über den Eindrittel-Anteil am sogenannten variablen Nutzungsentgelt zurückgezahlt. Bei Erreichen der Erlöse des zurückhaltend geschätzten Planfalls 3 F bedeutet das einen Rückfluß von Bundesmitteln von Betriebsbeginn an.

Die Industrie übernimmt dagegen die Finanzierung des Betriebssystems und die Verantwortung für das Gesamtsystem; der Bund ist an der Finanzierung des Betriebssystems nicht beteiligt.

Das Betriebssystem muß bei Einbringung von 500 Mio. DM Eigenkapital durch die Industrie überwiegend fremdfinanziert werden. Zur Deckung der Finanzierungskosten dient das garantierte Nutzungsentgelt.

2. Wie begründet es die Bundesregierung, daß im Rahmen des gewählten Modells nach Abzug des festen Nutzungsentgelts und der Transrapid-Betriebskosten im Jahr 2030 mit 4,477 Mrd. DM erst rd. 74 % der Fahrwegkosten (veranschlagt 6,1 Mrd. DM) an den Bund zurückgezahlt sein werden, dieser Rückzahlungsquote aber Zahlungen an die Finanzierungsgesellschaft gegenüberstehen, die bereits bis 2022 für ihre Investition von 3,7 Mrd. DM eine Summe von 8,872 Mrd. DM ausmachen?

   a) Hält die Bundesregierung in diesem Fall die Risikobeteiligung der lediglich mit Einlagen von 500 Mio. DM in die Finanzierungsgesellschaft haftenden Industrie angesichts der Größe des Vorhabens für angemessen?

      Wenn ja, wie begründet sie dies?

   b) Hält die Bundesregierung die Risikobeteiligung der kreditgebenden Geldinstitute angesichts der Größe des Vorhabens wie auch der Gewinnerwartungen der kreditgebenden Geldinstitute für angemessen?

      Wenn ja, wie begründet sie dies, und welche Risiken gehen die kreditgebenden Geldinstitute ihrer Auffassung nach ein?

Zur Rückzahlung an den Bund für die Finanzierung des Fahrwegs wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen. Für die Tilgung wurde ein überschaubarer Zeitraum von 18 Jahren gewählt, an dessen Ende die Call-Option steht, die der DB AG die Entscheidung für den weiteren Betrieb eröffnet.

a) Die Industrie bekommt mit dem Eindrittel-Anteil am erlösabhängigen variablen Nutzungsentgelt nicht nur eine Verzinsung ihrer Kapitaleinlage in Höhe von 500 Mio. DM, sondern auch ein „Entgelt" für die übernommenen Verpflichtungen und Risiken, insbesondere hinsichtlich ihrer Verantwortung für die technische Machbarkeit und dauerhafte Verfügbarkeit des Gesamtsystems, die auch die dauerhafte Verfügbarkeit des von ihr nicht erstellten Fahrwegs umfaßt.

b) Das Finanzierungskonzept sieht eine direkte Beteiligung der finanzierenden Geldinstitute mit Eigenkapital am Projekt nicht vor; die Banken nehmen ihre klassische Finanzierungsfunktion wahr. Da nach Ansicht aller Projektbeteiligten keine Zweifel bestehen, daß aus den Erlösen hinreichend Mittel zur Tilgung des Betriebssystemkredits zur Verfügung stehen, ist das von den finanzierenden Geldinstituten zu tragende Risiko gering.

3. Wie rechtfertigt die Bundesregierung die mit der nachrangigen und zeitlich verzögerten Rückzahlung der Fahrwegkosten verbundene höhere Kreditaufnahme für den Bundeshaushalt und die damit verbundenen Zinsverluste bzw. Zinsmehraufwendungen?

   Um welche Beträge handelt es sich hierbei gestaffelt nach Jahren bis zur voraussichtlichen Rückzahlung des Fahrwegkredits sowie insgesamt?

Der Bau des Fahrwegs wird aus dem Bundeshaushalt finanziert, wie andere Maßnahmen auch. Die allgemeine Kreditaufnahme des Bundes kann nicht mit dem Transrapid in Verbindung gebracht werden.

4. Wie sind in diesem Zusammenhang die Erläuterungen im von Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, unterzeichneten sog. Eckpunktepapier vom 25. April 1997 zu verstehen, wonach einerseits im garantierten Nutzungsentgelt die Betriebskosten enthalten sind [„Unter der Voraussetzung eines Abzuges von Betriebskosten (derzeitige Schätzung 250 Mio. DM) wird der verbleibende Rest für Zins- und Tilgungszahlungen für den Fremdkredit der Finanzierungsgesellschaft gemäß Anlage eingesetzt."], andererseits in der bezeichneten Anlage die Beträge des garantierten Nutzungsentgeltes in voller Höhe und ausschließlich für Zins und Tilgung des Fremdkredites eingesetzt werden?

Die Betriebskosten sind aus Erlösen unabhängig von der Zahlung des garantierten Nutzungsentgelts abzudecken.

5. Wie ist in diesem Zusammenhang die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Dr. Norbert Lammert, vom 12. Juni 1997 an den Haushaltsausschuß auf die Fragen 6 und 7 des Abgeordneten Hans Georg Wagner zu verstehen, wonach sich das variable Nutzungsentgelt „aus den erzielten Erlösen der DB AG abzüglich der Betriebskosten und den garantierten Nutzungsentgeltzahlungen an die Finanzierungsgesellschaft" ergibt?

Entsprechend der genannten Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Dr. Norbert Lammert, ergibt sich das variable Nutzungsentgelt in Ergänzung zur Antwort auf die Frage 4 nach den Vereinbarungen des Eckpunktepapiers vom 25. April 1997 aus den genannten Erlösen der DB AG abzüglich den garantierten Nutzungsentgeltzahlungen und der Betriebskosten.

6. Über welchen Genauigkeitsfaktor in Prozent verfügt der der Erlösprognose zugrundeliegende Planfall 3 F der „Aktualisierten Fernverkehrsprognose"?

   Mit welcher Schwankungsbreite in Fahrgastaufkommen und Verkehrsleistung rechnen die Gutachter INTRAPLAN und Simon, Kucher & Partner?

Die von der Intraplan Consult GmbH erstellten Prognosen bauen unmittelbar auf der Abbildung des Istzustandes (Analyse) auf. Die Analyse basiert auf statistisch abgesicherten empirischen Grundlagen. Ausschlaggebend für die Veränderungen zwischen Prognose und Analyse sind die der Prognose unterstellten Prämissen (Entwicklung der sozioökonomischen Struktur, der Verkehrsangebotsstruktur, der Ordnungspolitik und der Nutzerkosten). Eine Aussage zum „Genauigkeitsfaktor" steht daher in unmittelbarem Zusammenhang mit den Veränderungsmargen bei den den Fernverkehr tangierenden Prognoseprämissen. Bei Eintreffen der Prognoseprämissen ist von einer üblichen Schwankungsbreite der Ergebnisse von $\pm$ 10 % auszugehen.

7. Wie wurde das variable, im Erfolgsfall zu drei gleichen Teilen an DB AG, Bund und Industrie auszuschüttende Nutzungsentgelt ermittelt?

   a) Trifft es zu, daß das variable Nutzungsentgelt nach der Formel

   $$\text{variables Nutzungsentgelt} = \frac{100\,\%\text{ der Erlöse} - \text{Betriebskosten} - \text{garantiertes Nutzungsentgelt}}{3} \cdot 72\,\%$$

   berechnet wurde, wobei mit „Erlöse" die in der Tabelle auf Seite 8 der Wirtschaftlichkeitsberechnung vom April 1997 genannten Beträge, beginnend bei 296,2 Mio. DM für 2005, mit dem „garantierten Nutzungsentgelt" die in der genannten Tabelle aufgeführten Beträge für Kreditzinsen und Kredittilgung und mit „Betriebskosten" die aus der Differenz zwischen der rechten Spalte „Erlöse" und dem „garantierten Nutzungsentgelt" (vgl. Bundesrechnungshof-Bericht, S. 18) errechneten gemeint sind?

   — Wenn nein, wie lautet die zugrunde gelegte Formel zur Berechnung des variablen Nutzungsentgeltes, und welche Faktoren und Annahmen liegen ihr zugrunde?

   — Wenn ja, hält die Bundesregierung den Genauigkeitsfaktor der Erlösprognose für

ausreichend, die Rückzahlung des Fahrwegkredites während einer technischen Lebensdauer des Fahrweges von 30 bis 40 Jahren zu sichern?

— Wie niedrig müßten die Erlöse des Transrapid im Rahmen des vorgestellten Finanzierungskonzepts ausfallen, um

— während der Einführungsphase (2005 bis 2010),

— während des Betriebes vor Auslaufen des garantierten Nutzungsentgeltes (2011 bis 2022),

— nach Auslaufen des garantierten Nutzungsentgeltes (2023 ff.)

keine Rückzahlungen des Fahrwegkredites an den Bund zu ermöglichen?

b) Zu welchem Prozentsatz muß die Erlösprognose (100 % Erlöse der „Wirtschaftlichkeitsberechnung") erreicht werden, damit angesichts der Korrektur des Bundesrechnungshofes bei der Betriebskostenrechnung überhaupt ein variables Nutzungsentgelt ausgeschüttet werden kann, und wie hoch wäre der Erlösbetrag in DM, beginnend im Jahr 2005?

c) In welcher Form ist die vorrangige Bedienung der DB AG bei der Bemessung des variablen Nutzungsentgeltes für den Fall geregelt, daß die DB AG aufgrund von Erlösausfällen bei der Zahlung des garantierten Nutzungsentgeltes in Vorlage treten müßte?

a) Die Zahlungen an die Finanzierungsgesellschaft sind so bemessen, daß damit die Zins- und Tilgungsraten des Fremdkredits zur Finanzierung des Betriebssystems abgedeckt sind. Sie entsprechen in einer ex post-Rechnung etwa 72 % der nach dem untersten Szenario 3 F erwarteten Erlöse, die auch bei konservativen Erwartungen als gesichert erscheinen, abzüglich der Betriebskosten. Das zur Drittelung vorgesehene variable Nutzungsentgelt vor Steuern kann somit qualitativ mit folgender Formel ausgedrückt werden:

Variables NE = Tatsächliche Erlöse (netto) – garantiertes NE – Betriebskosten.

b) Die Betriebskosten sind in das Eckpunktepapier mit einem „derzeitigen Schätzwert" (250 Mio. DM/Jahr) eingeflossen. Sie werden gemäß Ziffer 10 des Eckpunktepapiers erneut überprüft.

c) Nach dem Eckpunktepapier wird die DB AG für einen etwaigen Differenzbetrag bei der Tilgung des Fremdkredits für das Betriebssystem vorrangig aus dem variablen Nutzungsentgelt in den Folgejahren bedient. Die Projektverträge sehen nach dem derzeitigen Entwurfsstand hierfür die Einrichtung eines Unterdeckungskontos vor. Die Auszahlung eines variablen Nutzungsentgelts erfolgt demzufolge erst, wenn ein etwaiger Sollsaldo auf dem Unterdeckungskonto voll abgedeckt ist.

8. Wie wurde das garantierte, an die von der Herstellerindustrie zu gründende Finanzierungsgesellschaft zu zahlende Nutzungsentgelt von 72 % der für den Planfall 3 F prognostizierten Erlöse ermittelt, und ist die Bundesregierung bereit, über die vom Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr, Dr. Norbert Lammert, dem Haushaltsausschuß übermittelten Informationen hinaus Erläuterungen zur Berechnung zu geben?

a) Wie lautet – angesichts der im sog. „Eckpunktepapier" zutage getretenen Ungereimtheiten bezüglich der Zusammensetzung des garantierten Nutzungsentgeltes – die zugrunde gelegte Formel zur Berechnung des garantierten Nutzungsentgeltes, und welche Faktoren und Annahmen liegen ihr zugrunde?

b) Wie ist die Antwort des Parlamentarischen Staatssekretärs beim Bundesministerium für Verkehr, Dr. Norbert Lammert, vom 12. Juni 1997 an den Haushaltsausschuß auf die Fragen des Abgeordneten Hans Georg Wagner zu verstehen, wonach sich das garantierte jährliche Nutzungsentgelt „cum grano salis" aus dem Abzug der Betriebskosten von den 72-%-Werten der Erlöse ergäbe, wobei „die Zuteilung des garantierten Nutzungsentgeltes zur Tilgung des Betriebssystemkredits über 18 Jahre auch unter Berücksichtigung der fehlenden Erlöse der Anfangsphase angepaßt werden muß"?

— Wie lautet die entsprechende Anpassungsformel, und welchen Kurvenverlauf ergibt sie?

— Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die hieraus rückgerechneten Betriebskosten weder mit den Betriebskosten nach dem Konzept '94 noch nach den Angaben im Konzept '97, noch nach den Berechnungen des Bundesrechnungshofs zur Deckung zu bringen sind?

c) Trifft es zu, daß der Prozentsatz von 72 % auf der Grundlage der von Herstellerindustrie und kreditgebenden Geldinstituten jährlich benötigten Renditeerfordernisse sowie der prognostizierten Betriebskosten ermittelt und anschließend zu den prognostizierten Erlösen des Transrapid ins Verhältnis gesetzt wurde?

Falls nein, wie wurde der genannte Pozentsatz ermittelt, und auf welche Erfahrungen mit Transrapid-Projekten stützen sich die zugrundeliegenden Annahmen?

d) Hält die Bundesregierung es für eine in Wirtschaftskreisen anerkannte „konservative Schätzung", wenn ein kreditfinanziertes Vorhaben wie der Bau der Transrapid-Relation Hamburg – Berlin derartig kalkuliert wird, daß lediglich die Rückzahlung eines – in diesem Fall des privaten – Kreditanteils gesichert wird, während die Rückzahlung des anderen – in diesem Fall des Bundes-Kredites – nur bei Überschreitung eines Mindestprozentsatzes der Erlöserwartungen (hier 72%) bzw. bei vollständiger Tilgung des erstgenannten Kredites begonnen wird?

a) „Ungereimtheiten" im Eckpunktepapier liegen nicht vor.

b) Bei Betriebsbeginn (2005) werden – abgeleitet aus Erfahrungen mit der Einführung ähnlicher Verkehrssysteme (z. B. ICE) – als fiktiver Jahreswert 75 % der für das Jahr 2010 prognostizierten Verkehrsaufkommen und Erlöse angenommen. Wegen des vorgesehenen Betriebsbeginns in Jahresmitte wird dieser Betrag für 2005 entsprechend weiter

abgemindert; dem wurden die Zins- und Tilgungsraten des garantierten Nutzungsentgelts angepaßt. Für 2015 wird ein Verkehrsaufkommen angenommen, das ca. 20 % über dem Wert für 2010 liegt und das der im Prognosefall 3 H schon für das Jahr 2010 ermittelten Größe entspricht.

Die Betriebskosten (Schätzwert 250 Mio. DM/Jahr) werden ebenso wie die Erlöse mit 1,5 % pro Jahr eskaliert. Sie werden derzeit entsprechend den Vereinbarungen noch genauer ermittelt.

Den Erlössteigerungen zwischen 2006 und 2010 bzw. zwischen 2010 und 2015 wird jeweils ein linearer Verlauf zugrunde gelegt. Nach dem Jahr 2015 wird das Aufkommen als konstant angenommen und lediglich eine jährliche Steigerung der Erlöse um 1,5 % zugrunde gelegt.

Der Tilgungsverlauf des von der Finanzierungsgesellschaft aufzunehmenden Investitionskredites trägt diesem Verlauf Rechnung.

c) Die nach dem Eckpunktepapier für die Zins- und Tilgungszahlungen und die Betriebskosten erforderliche Erlössumme (etwa 72 %) wurde aus Abschätzungen der DB AG unter Berücksichtigung von Annahmen für die Reagibilität der Kunden auf das Magnetbahnangebot verifiziert. Hierbei wurden langjährige Erfahrungen hinsichtlich der Erlösentwicklung bei neuen Hochgeschwindigkeitsschienenstrecken zugrunde gelegt und eine in diesen Fällen üblicherweise anzunehmende Schwankungsbreite der Prognose von ± 10 % berücksichtigt.

d) Vergleiche Antwort zu Frage 1.

Erlöskonzept

9. Wird die Bundesregierung – der Empfehlung des Bundesrechnungshofes folgend – eine unter dem Gesichtspunkt des Wegfalls des Haltepunktes Hamburg-Moorfleet aktualisierte Erlösprognose vorlegen?

   a) Wann wird diese Aktualisierung vorliegen?

   b) Von wem wird sie auf der Grundlage welcher Berechnungen erstellt werden?

   c) Wie und wann wird der Deutsche Bundestag über die Ergebnisse informiert?

Die Station Moorfleet ist integraler Bestandteil des Bedienungsszenarios im Planungsfall, ein Betrieb ohne Moorfleet war seitens der Ersteller und Betreiber nie geplant.

10. Liegen der Ende April vorgestellten neuen Erlösprognose, die von der schrittweisen Erreichung der prognostizierten Erlöse ausgeht, Erfahrungswerte aus der Inbetriebnahme vergleichbarer Rad-/Schiene-Strecken zugrunde?

    a) Wenn ja, welche Strecken wurden zugrunde gelegt?

    b) Welchen Inhalt haben diese „Erfahrungswerte"?

    c) Wird die Bundesregierung diese Daten dem Bundesrechnungshof zur Verfügung stellen?

a) Für die schrittweise Erreichung der prognostizierten Verkehrsleistungsdaten und Erlöse wurden zum einen die Erfahrungen aus der Einführung der ICE-Verkehre durch die Deutsche Bundesbahn/DB AG zugrunde gelegt, ferner die Entwicklung des Fahrgastaufkommens auf ausgewählten Hochgeschwindigkeitsstrecken in Frankreich und Spanien.

b) Der Vergleich zeigt, daß der erwartete Anstieg der Verkehrsleistung bei der Magnetschwebebahn (Msb) für die direkt betroffenen, relevanten Relationen im gleichen prozentualen Zuwachs wie bei der Einführung der ICE-Verkehre in Deutschland und des TGV in Frankreich liegt.

c) Gegenstand einer Befassung durch den BRH können nur die dem Magnetbahn-Projekt zugrunde liegenden Daten sein. Auf betriebsinterne Daten der Betreiber der genannten Hochgeschwindigkeitsstrecken hat die Bundesregierung keinen Zugriff.

Datenbasis

11. Wie wurden die „potentiellen MSB-Kunden" ermittelt, und welche Verkehrsmittel nutzten die Befragten?

Grundlage der Marketingstudie war eine ausführliche Befragung von Reisenden, die zwischen Berlin und Hamburg mit PKW, Bahn oder Flugzeug unterwegs waren.

Das Befragungskonzept bestand aus zwei Stufen: Screening-Interviews (Stufe 1) und persönliche Laptop-Interviews (Stufe 2). In 3 638 zufällig ausgewählten Screening-Interviews wurde zum einen festgestellt, inwieweit der Befragte auf den von der Magnetschwebebahn betroffenen Reiserouten regelmäßig unterwegs ist. Zum anderen wurde die grundsätzliche Wechselbereitschaft (Beispiel: vom Pkw zum Transrapid) sowie die Reisecharakteristik und Soziodemographie untersucht. Wenn der Befragte darüber hinaus mindestens einmal pro Jahr auf der Befragungsstrecke reiste, wurde ein Termin für ein persönliches, intensives Computer-Interview vereinbart. Insgesamt wurden 1 187 dieser persönlichen Computer-Interviews durchgeführt.

Zusätzlich zu diesen Gesprächen mit „potentiellen MSB-Kunden" sind zwölf Expertengespräche bei Reiseveranstaltern und Reisestellen von großen Unternehmen in Hamburg und Berlin geführt worden.

12. Wo hat sich das in der aktualisierten Verkehrsprognose (INTRAPLAN) genannte, dem von der Bundesregierung unterzeichneten Erlöskonzept zugrundeliegende und 1995 publizierte „Langfristprognosemodell" bereits bewährt?

    Wie wurde dies verifiziert?

Die Intraplan Consult GmbH hat in der Vergangenheit für verschiedene Studien zum deutschen und europäischen Personenfernverkehr Verkehrsmodelle entwickelt. Auf Basis dieser Erfahrungen und den dabei geschaffenen Modellen bzw. Modellbausteinen wurde im Auftrag der Deutsche Bahn AG ein neues weiterentwickeltes Prognoseinstrumentarium geschaffen, das mit dem Titel „Langfristprognosemodell (LP-Modell)" in den Fachkreisen bekannt wurde. Es liefert unter der Voraussetzung adäquater Eingabeparameter realitätsnahe Kenngrößen zu verkehrlichen Daten.

Dieses Prognoseinstrumentarium wurde bei der DB AG mehrmals in unterschiedlichen Geschäftsbereichen für verschiedene Planungsaufgaben eingesetzt. Bei allen Anwendungen lieferte das Prognosemodell konsistente und widerspruchsfreie Ergebnisse.

13. Entsprechen die zurückgerechneten Fahrpreise des Jahres 1991 in der Verkehrsprognose den tatsächlichen Fahrpreisen entsprechend der Tarifstruktur der DB AG für die alten Bundesländer des Jahres 1991?

    a) Wenn nein, warum nicht?

    b) Wie hätte sich das Finanzierungskonzept verändert, wenn die tatsächlichen Fahrpreise des Jahres 1991 zugrunde gelegt worden wären?

a) Die Tarifstruktur des Jahres 1991 ist nicht identisch mit der des Jahres 1995. Vor allem die Einführung der BahnCard hat das Tarifgefüge der Bahn grundlegend geändert. Deshalb wurde der Msb-Studie die Tarifstruktur des Jahres 1995 und nicht die des Jahres 1991 zugrunde gelegt. Die Rückrechnung der Bahnpreise auf das Preisniveau 1991 (unter Beibehaltung der Struktur von 1995) erfolgte nur aus Vergleichsgründen, da die Nutzerkosten der anderen Verkehrsmittel ebenfalls mit Preisen von 1991 berücksichtigt wurden.

   Die relevanten Fahrpreise im Schienenpersonenfernverkehr, die der Prognose unterstellt sind, entsprechen dem Prognose-Erstellungszeitpunkt 1996; auch der Fahrpreis der Magnetschwebebahn ist auf dieses Jahr projiziert. Damit ist sichergestellt, daß eine realitätsnahe Basis für die Entwicklung der Erlöse erreicht wird.

b) Wie sich das Finanzierungskonzept verändert hätte, wenn die tatsächlichen Fahrpreise des Jahres 1991 zugrunde gelegt worden wären, ist eine hypothetische Frage. Die Verkehrsprognose wurde erstellt, um eine zeitnahe und aktuelle Basis über die vsl. Entwicklungen der Magnetbahnverkehre zu erhalten, und nicht um Vergleiche zwischen verschiedenen Bewertungszeitpunkten herbeizuführen. Auch die Kostensituation (Pkw-Nutzerkosten, Magnetbahn-Projektkosten etc.) ist auf das Jahr 1996 bezogen.

14. Inwieweit wurde bei der Verkehrsprognose eine offensive Preisstrategie von Wettbewerbern (insbesondere Bus und andere Bahngesellschaften) berücksichtigt?

Die Annahmen zur Entwicklung der Tarife im Bahn-, Bus- und Luftverkehr sowie zu den Nutzerkosten im Pkw-Verkehr sind in Tabelle 3.7 der genannten Verkehrsprognose dokumentiert. Diese Tarifannahmen wurden auch für die Relationen im Raum Berlin – Schwerin – Hamburg zugrunde gelegt. Dabei wurde hinsichtlich der Busverkehre auch ein Linienverkehr mit einem deutlich abgesenkten Tarifniveau (60 % des Bahntarifs) unterstellt.

Sowohl für die Bahn wie für die Flugverkehre wurde eine reale Preiskonstanz angenommen (Prognosehorizont zu Preisen 1996), die als realistisch angesehen wird.

15. Wodurch ergaben sich die Angebotsdaten im Schienenpersonenverkehr im Bezugsfall für das Jahr 2010?

Die bis zum Jahre 2010 als realisiert unterstellten Infrastrukturmaßnahmen im Fernbahnnetz wurden entsprechend dem aktuellen Stand der Umsetzung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege in Absprache mit der DB AG festgelegt. Die DB AG lieferte hierfür ein Betriebskonzept der Fernverkehrslinien. Auf den für die Studie relevanten IC/EC- und IR-Linien ergaben sich die Bedienungshäufigkeiten durch einen iterativen Abgleich von Verkehrsangebot und Verkehrsnachfrage (Nachdimensionierung).

Die Angebotsdaten im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) wurden im wesentlichen aus den Untersuchungen der Planung für die Raumordnungsverfahren der Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg abgeleitet.

16. Trifft es zu, daß die Verkehrsprognose ab dem Jahr 2015 konstante Verkehrszahlen zwischen Hamburg und Berlin unterstellt?

    a) Wenn ja, warum, und wie wird dies begründet?

    b) Wenn nein, welche Kapazitätserweiterungen wären im Korridor Hamburg – Berlin in darauffolgenden Zeiten erforderlich?

Nach dem Jahre 2015 wird das Verkehrsaufkommen konstant angenommen (siehe auch Frage 8); dies insbesondere, weil für die Zeiträume nach 2015 Prognosen für veränderte verkehrswirtschaftliche Rahmenbedingungen nicht vorliegen.

17. Welche Kapazität wurde im Korridor Hamburg – Berlin auf der Straße unterstellt?

    a) Ist die erwartete Beförderungsleistung von der vorhandenen oder geplanten Straßeninfrastruktur zu bewältigen?

    b) Welche durchschnittlichen KFZ-Zahlen ergäben sich demnach auf der A 24 pro Tag?

Im direkten Auswirkungsbereich der geplanten Msb-Maßnahme werden bis zum Jahre 2010 folgende Maßnahmen als realisiert unterstellt:

— Ostseeautobahn A 20 zwischen Lübeck und der Autobahn Berlin – Stettin (A 11) bei Prenzlau (Neubau),

— BAB A 241 zwischen Wismar und Schwerin (Neubau),

— BAB A 21 zwischen Kiel und der Autobahn Hamburg – Berlin (A 24) (Ausbau der B 404),

— BAB A 2 zwischen Hannover und Berliner Ring (Ausbau),

— Berliner Ring (BAB A 10), nördlicher, östlicher und westlicher Ring vom Abzweig Potsdam bis zum Abzweig Magdeburg (Ausbau),

— B 104 Nordumgehung Schwerin (Neubau),

— B 106 Südwestumgehung Schwerin (Ausbau),

— B 321 zwischen der Autobahn Hamburg – Berlin (A 24) und Schwerin inkl. Ortsumgehung von Pampow (Aus- bzw. Neubau).

Gegenüber 1991 werden die Personenfahrten im Individualverkehr zwischen den Räumen Berlin, Hamburg und Schwerin im Bezugsfall der Szenarien F, G und H um 50 %, 44 % bzw. 30 % zunehmen. Bei der Ermittlung der Nachfrageprognosen wurde davon ausgegangen, daß der Mehrverkehr abgewickelt werden kann. Im Szenario F erfolgte dies mit den Fahrgeschwindigkeiten des Jahres 1991, in den Szenarien G und H mit einer um 5 % verringerten Geschwindigkeit.

Die künftigen Verkehrsaufkommen auf der BAB A 24 wurden im Rahmen der Msb-Studie nicht ermittelt.

18. Welche IC/ICE-Verbindung liegt – angesichts des Loco-Preis-Systems der DB AG – der Aussage zugrunde, der Transrapid-Regelpreis sei um 50 % höher?

Die Bedingungen für ein durchgängiges Loco-Preissystem der DB AG sind noch nicht festgelegt und konnten deshalb bei der Msb-Studie auch nicht berücksichtigt werden. Die Preise für die Nutzung der Magnetschwebebahn wurden deshalb durch prozentuale Zuschläge auf das Tarifniveau des IC/ICE ermittelt.

Der dem Planfall 1 zugrunde gelegte Msb-Tarif wurde so definiert, daß der Msb-Preis auf allen Relationen immer 50 % über dem Preis liegt, der für die Nutzung eines IC anfallen würde. Der IC-Preis kann mit einem Preisbildungsansatz für jede beliebige Bahnrelation ermittelt werden, also auch für Relationen wie z. B. Hamburg – Schwerin, wo heute kein IC verkehrt.

In den Planfällen 2 und 3 der Prognose wurden aufgrund der empirisch ermittelten Erkenntnisse über die Preisbereitschaft die Aufschläge auf den IC-Tarif reisezweckspezifisch nach Nutzungsgruppen differenziert (siehe hierzu beispielsweise Wirtschaftlichkeitsberechnung vom April 1997, Tabelle Seite 3). Der spezifische Nettoerlös, der sich als Mittelwert aus der Nutzung der verschiedenen Angebote und Rabatte durch den Kunden einstellt, liegt im Ergebnis nach Berechnungen der DB AG etwa 15 % über einem vergleichbaren Erlös, der sich im ICE-Verkehr auf einer entsprechenden Relation mit sehr kurzen Fahrzeiten ergeben würde.

19. In welchem Umfang trug die Einrichtung des Haltepunktes Schwerin – wie von Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, in seiner Pressekonferenz am 25. Februar 1997 angegeben – zur Minderung der Verkehrsleistung bei?

Durch den Msb-Haltepunkt bei Schwerin wird es möglich, die Msb auch auf Teilabschnitten zu benutzen. Würde nur in Hamburg und Berlin gehalten, läge die mittlere Msb-Beförderungsweite bei 290 km, durch den Schweriner Halt ergibt sich eine mittlere Fahrtweite von ca. 240 km. Wäre zum Beispiel die Anzahl der Msb-Reisenden (Msb-Aufkommen) in zwei fiktiven Planfällen – einer mit Halt in Schwerin und einer ohne Halt in Schwerin – absolut identisch, läge die Verkehrsleistung des Planfalles mit Halt in Schwerin niedriger.

Die Ergebnisse zum Msb-Verkehrsaufkommen liegen bei den aktuellen Msb-Verkehrsprognosen zwischen 11,45 Millionen Personenfahrten/Jahr (Planfall 1 F) und 15,24 Millionen Personenfahrten/Jahr (Planfall 2 H) und decken damit die Prognose des Finanzierungskonzeptes 1993 mit 14,5 Millionen Personenfahrten ab. Im Vergleich der Prognosen zeigen sich jedoch bei den Msb-Verkehrsleistungskenndaten (gemessen in Personen-km/Jahr) deutliche Unterschiede. Dem Finanzierungskonzept 1993 (ohne Berücksichtigung des Magnetschwebebahnhaltes in Schwerin bei der Nachfrageprognose) wurden für die Magnetschwebebahn 4,1 Mrd. Personen-km/Jahr zugrunde gelegt, bei den aktuellen Prognosen für die Msb-Wirtschaftlichkeitsrechnung liegen die entsprechenden Werte zwischen 2,6 Mrd. Personen-km/Jahr (Planfall 1 F) und 3,5 Mrd. Personen-km/Jahr (Planfall 2 H).

Im Vergleich der beiden Prognosen könnte der Eindruck entstehen, der Halt in Schwerin, der bei der Verkehrsprognose des Finanzierungskonzeptes nicht unterstellt wurde, führte zur Senkung der Verkehrsleistung. Tatsächlich haben sich in der aktuellen Verkehrsprognose gegenüber früheren Prognosen infolge der aktualisierten Basisdaten und der veränderten Rahmenbedingungen für die Verkehrsprognose das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsmittelwahl verändert. Bei nahezu gleichem Gesamtverkehrsaufkommen hat sich im Bezugsfall (ohne Magnetschwebebahn) der Anteil des Bahnverkehrs auf der Achse Hamburg – Berlin verringert. Daß trotz deutlich niedrigerem Ausgangswert das Verkehrsaufkommen der Magnetschwebebahn in der aktuellen Prognose die gleiche Größenordnung wie beim Finanzierungskonzept erreicht, liegt auch an dem zusätzlichen Msb-Halt bei Schwerin. Er erschließt dem öffentlichen Personenfernverkehr große Teile Mecklenburg-Vorpommerns.

Ohne diesen Magnetschwebebahnhalt läge das Msb-Verkehrsaufkommen und die Msb-Verkehrsleistung in den aktuellen Prognosen niedriger.

Die in Frage 19 angesprochene Pressekonferenz fand am 25. April 1997 statt.

20. Teilt die Bundesregierung die in der INTRAPLAN-Fahrgastprognose Transrapid zugrunde gelegte Annahme, das Wirtschaftswachstum zwischen 1991 und 2010 werde in den alten Bundesländern mit Berlin-West 2,2 % p. a. und in den neuen Bundesländern 6,4 % p. a. betragen?

a) Falls ja, wie stellt sich die tatsächliche Entwicklung von 1991 bis 1996/97 im Vergleich dar?

b) Womit begründet die Bundesregierung die Annahme, es würden sich die in der Verkehrsprognose ermittelten Fahrgastzahlen ergeben, angesichts eines aktuellen Wirtschaftswachstums von 1,3 % im 1. Quartal 1997 im Vergleich zum 1. Quartal 1996 für Gesamtdeutschland?

c) Falls nein, welche Schlußfolgerungen zieht sie daraus für die Erlösprognose für den Transrapid, die Wirtschaftlichkeitsberechnung und das Finanzierungskonzept?

a) Die Wirtschaftsentwicklung Deutschlands für die Jahre 1992 bis 1997 stellt sich wie folgt dar (Veränderung gegenüber Vorjahr in % des Bruttoinlandsproduktes in Preisen von 1991):

	1992	1993	1994	1995	1996	1997
Deutschland	+ 2,2	– 1,2	+ 2,7	+ 1,8	+ 1,4	+ 2,5
– Westdeutschland	+ 1,8	– 2,0	+ 2,1	+ 1,5	+ 1,3	+ 2,5
– Ostdeutschland	+ 7,8	+ 9,3	+ 9,6	+ 5,3	+ 2,0	+ 2,0

Quelle: Jahresgutachten 1994/95 und 1997/98 des Sachverständigenrates zur Begutachtung der gesamtwirtschaftlichen Lage, Drucksachen 13/26 und 13/9090.

b) Die im Auftrag der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft von der Intraplan Consult GmbH durchgeführte Fahrgastprognose zum Transrapid basiert auf einer Reihe von unterschiedlichen Ausgangsdaten zur Berechnung der Prognose, wie z. B. der im Auftrag des BMV erstellten ‚Strukturdatenprognose 2015' der Prognos AG aus dem Jahr 1995.

Die Gültigkeit der der ‚Strukturdatenprognose 2015' zugrunde liegenden Annahmen werden durch hiervon abweichende Werte einzelner Konjunkturindikatoren – wie bei allen Langfristprognosen üblich – im Grundsatz nicht beeinträchtigt. Im Rahmen der ‚Strukturdatenprognose 2015' wird für Deutschland ein Wirtschaftswachstum (Basis: Veränderung des Bruttoinlandsproduktes in Preisen des Jahres 1991) mit Werten zwischen 2,0 bis 3,0 % pro Jahr für den Zeitraum 1993 bis 2020 angenommen.

21. Liegen der Bundesregierung Informationen darüber vor, welcher Anteil der im Planfall 3 F prognostizierten Transrapid-Passagiere im Rahmen der Verkehrsverlagerung von verschiedenen Verkehrsträgern sowie des Zuwachses aus induziertem Verkehr auf den schienengebundenen Verkehr umsteigt?

Der Mehrverkehr im schienengebundenen Verkehr im Planfall 3 F gegenüber dem Bezugsfall BF resultiert

— zu 51 % aus verlagertem Individualverkehr,

— zu 16 % aus verlagertem Luftverkehr,

— zu 1 % aus verlagertem Busverkehr und

— zu 32 % aus induziertem Verkehr.

22. Wie bewertet die Bundesregierung die von Simon, Kucher & Partner erstellte und gemeinsam mit der von INTRAPLAN durchgeführten Aktualisierung der Fernverkehrsprognosen als Basis des neuen Finanzierungs- und Erlösmodells dienenden Marketingstudie, bei der eine Zustimmungsquote von 45,2 %, eine Ablehnungsquote von 30,5 % und eine Unentschiedenenquote von 28,3 % zum Bau Magnetschnellbahn ermittelt worden ist, hinsichtlich der Qualität der ermittelten Ergebnisse?

a) Wie erklärt sich die Bundesregierung die Abweichung dieser Quoten von den in den beiden bisher durchgeführten Umfragen (BUND-Umfrage, EMNID-Umfrage) zum gleichen Thema ermittelten Quoten?

b) Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, daß Simon, Kucher & Partner im weiteren Verlauf ihrer Marketingstudie nur noch die Befürworterinnen und Befürworter und die Ablehnerinnen und Ablehner, die sie mit 59,8 % bzw. 40,2 % beziffern, berücksichtigen?

Hält die Bundesregierung dies für ein seriöses und methodisch korrektes Vorgehen?

c) Liegen der Bundesregierung Angaben dazu vor, wie sich die zuvor als „unentschieden" klassifizierten Befragten zu den gestellten Fragen verhielten?

— Wenn nein, welche Informationen über die Akzeptanz des Baus der Magnetschnellbahn glaubt die Bundesregierung aus einer Umfrage ziehen zu können, die laut Ergebnisbericht, Seiten 3 bis 4, ohne ersichtlichen Grund diejenigen, die in dieser Frage unentschieden sind, „außer acht" läßt?

— Falls ja, wie war das Antwortverhalten der als „unentschieden" Klassifizierten?

Warum wurde das Antwortverhalten der als „unentschieden" Klassifizierten „außer acht" gelassen?

a) Die genannten Umfragen sind der Bundesregierung im Detail (Vorgehen, Methodik, Stichprobe etc.) nicht bekannt. Zu den angesprochenen Abweichungen kann daher nicht konkret Stellung bezogen werden.

Unterschiede könnten auf eine unterschiedliche Anlage der Untersuchung (Untersuchungsziele, befragte Grundgesamtheit etc.) zurückzuführen sein. Das Büro Simon, Kucher & Partner hat auf der Relation Hamburg – Berlin Reisende aller relevanten Verkehrsmittel (Bahn, PKW, Flugzeug), unterschiedlicher Fahrtzwecke (Geschäftlich, Privat eintägig etc.), unterschiedlicher Klassen (1. vs. 2. Klasse bzw. Economy vs. Business Class) und Strecken (Direkt- vs. Durchgangsverkehre) befragt. Dieses Untersuchungsdesign erfaßt die in der Realität anzutreffende Komplexität und Heterogenität sehr ge-

nau. Absichtlich handelt es sich also um eine für die potentiellen Msb-Nutzer – jedoch nicht für ganz Deutschland – repräsentative Studie; denn die Hauptziele der Studie (Bestimmung von Nutzen, Preisbereitschaft) konnten nur durch eine Befragung betroffener Personengruppen realisiert werden.

b) Es ist nicht richtig, daß „unentschiedene Personen" im weiteren Verlauf der Untersuchung nicht mehr berücksichtigt sind.

Lediglich für die Abbildung 4.3 des „Gemeinsamen Ergebnisberichts" der genannten Prognose wurden die Anteile der Msb-Befürworter und der Msb-Ablehner direkt, d. h. ohne Unentschiedene, gegenübergestellt. Im Text ist jedoch erwähnt, daß 28,3 % der Befragten unentschieden sind.

In allen anderen dargestellten Resultaten, wie z. B. Nutzenwerten, Preisbereitschaften, Simulationsresultaten, Preiselastizitäten etc. sind sämtliche potentielle Kunden und damit auch die Unentschiedenen enthalten. Es wurde keine Befragtengruppe „unterschlagen". Das methodische Vorgehen ist korrekt und seriös.

c) Siehe Antwort zu b).

23. Liegt der Bundesregierung der von Simon, Kucher & Partner in ihrer Marketingstudie „Transrapid" für die Intensivinterviews verwendete Interviewleitfaden vor?

a) Falls nein, warum liegt er nicht vor?

b) Falls ja, exakt welche Fragen wurden in welcher Reihenfolge gestellt?

Der Interviewleitfaden wurde vom Büro Simon, Kucher & Partner entwickelt und fällt damit in die betriebliche Sphäre dieses Unternehmens. Er wurde nach eingehenden Beratungen und Fortschreibungen durch ein Projektteam aus Vertretern der Industrie, der Banken, der DB AG sowie der Bundesregierung verabschiedet.

Inhalt und Ablauf der im Interviewleitfaden gestellten Fragen entsprechen dem neuesten Stand der Präferenzforschung. In der Befragung kam modernstes Computer-Interviewing zum Einsatz. Diese Methode ermöglicht es, den Befragten individuelle, auf ihre spezielle Situation zugeschnittene Fragen vorzulegen. Die Fragen, die gestellt wurden sowie deren exakte Reihenfolge hängen daher u. a. vom Verkehrsmittel sowie dem individuellen Antwortverhalten der Personen ab.

24. Welche Schlußfolgerungen für die Qualität der Ergebnisse der Marketingstudie von Simon, Kucher & Partner (vgl. Ergebnisbericht, S. 4 bis 5) zieht die Bundesregierung daraus, daß Simon, Kucher & Partner einerseits richtig konstatieren, die Reisedauer sei neben dem Preis das mit Abstand wichtigste Merkmal für den Kundennutzen, andererseits aber in ihrer Befragung eine angenommene Reisedauer für den Transrapid von einer Stunde und für die Schienenverbindung von 3,5 Stunden zugrunde legen, während die derzeitig kürzeste Reisedauer mit der Bahn 2,15 Stunden beträgt?

a) Teilt die Bundesregierung die Auffassung, daß die Ermittlung des Kundennutzens einer Transrapid-Verbindung zwischen Hamburg und Berlin zumindest in bezug auf die Reisedauer von einer falschen Voraussetzung ausging?

b) Welche Bedeutung mißt die Bundesregierung einem ermittelten Kundennutzenwert zu, der offensichtlich auf Basis falscher Voraussetzungen ermittelt wurde?

c) Ist der Bundesregierung bekannt, daß die Verkehrswissenschaft davon ausgeht, daß im Eisenbahnfernverkehr ca. 50 % der Fahrgäste reisezeit- und 50 % preissensibel sind?

Wie beurteilt die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die Planungen für eine Transrapid-Verbindung Hamburg – Berlin?

d) Welche Aussagekraft mißt die Bundesregierung einer Umfrage zu, die den Takt für den Transrapid mit 15 Minuten beziffert, während der von der Bundesregierung präferierte Planfall 3 F drei Transrapid-Züge pro Stunde vorsieht, davon einen Sprinter?

e) Hält die Bundesregierung die Annahme eines Zweistundentaktes für herkömmliche Zugverbindungen, wie sie Simon, Kucher & Partner trifft, für begründet?

Wieso wurde kein kurzfristigerer Taktverkehr – ggf. aufgrund eines Angebotes durch Fremdunternehmen – untersucht?

a) Es ist nicht richtig, daß in der Befragung für den Transrapid eine Reisedauer von einer Stunde und für die Schienenverbindung grundsätzlich eine Reisedauer von 3,5 Stunden zugrunde gelegt wurde.

Zur Erklärung in der Befragung wurde den einzelnen Verkehrsmitteln keine feste spezifische Reisedauer zugeordnet. Dies war möglich aufgrund des Einsatzes einer modernen, PC-basierten Methode (Conjoint Analyse). Hierbei werden die in der Befragungssituation vorgestellten Verkehrsmittelalternativen anhand von Merkmalen und Merkmalsausprägungen beschrieben. Die Fahrtdauer ist ein solches Merkmal, das in der Studie in einer Bandbreite von 1 Stunde bis 3,5 Stunden verwendet wurde. Weitere Merkmale sind Takt, Preis, Verkehrsmittel etc.

Aus den Merkmalsausprägungen werden dann realistische Verkehrsmittelalternativen gebildet, für die in der Befragung die Kundenpräferenz erhoben wird. Aus der geäußerten Präferenz lassen sich mit Hilfe quantitativer Analyseverfahren Wichtigkeit und Nutzen der einzelnen Merkmale und Merkmalsausprägungen zurückrechnen. Hieraus stammt beispielsweise das Resultat, daß die Fahrtdauer eines der wichtigsten Merkmale ist und daß eine Reduktion der Fahrtzeit von 2 auf 1 Stunde für den Kunden einen erheblichen Nutzenzuwachs darstellt. Auf Basis der individuellen Nutzenwerte wurde in einem folgenden Schritt ein Entscheidungsunterstützungsmodell entwickelt, das für unterschiedliche Angebotskonfigurationen (Verkehrsmittel,

Reisezeit, Preis etc.) Modal Split-Werte errechnet. In diesem Entscheidungsunterstützungsmodell wurde der Schienenverkehr selbstverständlich nicht mit 3,5 Stunden, sondern mit 2,25 Stunden definiert. Es sei hierzu auf den „Gemeinsamen Ergebnisbericht" der genannten Studie (Abbildung 4.7) verwiesen; in der Abbildung ist explizit aufgeführt, daß bei einem Nutzenvergleich der Magnetschwebebahn mit der Bahn die Bahn mit einer Reisezeit von zweieinviertel Stunden angegeben ist.

b) Siehe Antwort zu a).

c) Die Aussage, 50 % der Fahrgäste im Eisenbahnfernverkehr seien reisezeit- und 50 % preissensibel, ist ein empirisch nicht belegter pauschaler Durchschnittswert für den gesamten Schienenverkehr. Vor einer unkritischen Übertragung dieser Zahlen muß gewarnt werden. Reisezeit- und Preissensibilität hängen vielmehr von unterschiedlichsten Bedingungen (Relation, Fahrzweck, Durchgangs- vs. Direktverkehre etc.) ab und variieren demnach stark nach Segmenten. In der genannten Marketingstudie wurden Reisezeit- und Preissensibilität unter Beachtung dieser Rahmenbedingungen errechnet; die Resultate sind in die Simulationen und Gesamtergebnisse eingeflossen.

Im übrigen ist zu berücksichtigen, daß ein großer Teil der zukünftigen Msb-Kunden heutige IV-Nutzer sind.

d) Für den Transrapid wurde in der Befragung kein fester Takt von 15 Minuten unterstellt, sondern eine Bandbreite verschiedener Taktzeiten bzw. Frequenzen. Gerade weil die Bedeutung des Taktes aus Kundensicht insbesondere in der Bandbreite zwischen 15 und 30 Minuten relativ gering ist, wurden auch Planfälle mit längeren Taktzeiten (z. B. 3 F) gerechnet. Zwischen Planfall 3 F und Marketingstudie besteht daher kein Widerspruch.

e) Entsprechend den vorliegenden Unterlagen der genannten Studie ist die Taktzeit von zwei Stunden nicht an den Schienenverkehr gebunden und vice versa! Auch hier wurde – unabhängig von der Art des Verkehrsmittels – eine Spannweite an Taktzeiten definiert. Die zum Erhebungszeitraum (und auch heute noch) gültige Taktzeit von zwei Stunden stellt die Obergrenze und der flexible Individualverkehr die Untergrenze dar. Innerhalb dieser Spannweite sind alle Alternativen darstellbar. So wurden beispielsweise auch Zugverbindungen mit etwas geringeren Taktzeiten untersucht. Hierbei ergaben sich jedoch keine strukturell anderen Resultate.

25. Wie bewertet die Bundesregierung die von Simon, Kucher & Partner in ihrer Marketingstudie für den Transrapid (vgl. Ergebnisbericht, S. 4 bis 5) getroffene Feststellung, ein Preissystem, das durch geschickte Tarifbedingungen Peak-Pricing und sonstige Restriktionen vornimmt, existiere nicht, die für den Transrapid angesetzten Preise seien zwar realisierbar, sie erforderten jedoch noch die Konkretisierung eines solchen Preissystems?

a) Ist der Bundesregierung bekannt, wann ein solches Preissystem in wessen Auftrag entwikkelt werden soll?

b) Entstehen durch die Entwicklung eines solchen Preissystems zusätzliche Kosten für den Bund?

c) Wie würde sich die seit Jahren diskutierte Loco-Tarifstruktur der DB AG auf die Erlöse der Magnetschwebebahn auswirken?

a) Nach Auskunft der DB AG hat diese als Betreiber die Entwicklung eines solchen Preissystems, das den relations- und marktspezifischen Anforderungen genügen wird, bereits in Auftrag gegeben.

b) Für den Bund entstehen dadurch keine zusätzlichen Kosten.

c) Die Loco-Tarifstruktur ist zwar im Prinzip bereits im ICE-Verkehr der DB AG eingeführt. Eine Erweiterung dieser Struktur auf andere Fernverkehre würde sich auf die Erlöse der Magnetschwebebahn in dem Maße auswirken, wie sie von den bisherigen Annahmen in der Prognose zur Tarif- und Kostenstruktur abweicht. Allerdings liegen die Bedingungen für ein durchgängiges Loco-Preissystem zur Zeit noch nicht fest. Deshalb konnten die Auswirkungen dieses Preissystems auf die Msb-Erlöse nicht ermittelt werden.

26. Welche Form der Parkraumbewirtschaftung ist nach Kenntnis der Bundesregierung an den Haltepunkten des Transrapid geplant?

a) Falls eine Bewirtschaftung vorgesehen ist:

- Wer soll diese durchführen?
- Wie hoch werden die Parkgebühren voraussichtlich sein?

b) Falls für die Transrapid-Bahnhöfe Parkplätze ohne Gebühren geplant sind:

- Wie gedenkt die Bundesregierung die Bau- und Unterhaltskosten für Parkanlagen an und Zufahrtsstraßen zu den Transrapid-Bahnhöfen zu decken?
- Wem müssen die Kosten in Form von entgangenen Einnahmen zugerechnet werden?
- Hält die Bundesregierung eine derartige Form von indirekter Subventionierung für wettbewerbsneutral, insbesondere gegenüber den bewirtschafteten Parkplätzen an Bahnhöfen?
- Hält die Bundesregierung die von Simon, Kucher & Partner getroffene Annahme von Parkgebühren in Höhe von 20 DM pro Tag bzw. Nichterhebung von Parkgebühren für zutreffend?
- Wie würden sich nach Einschätzung der Bundesregierung die Ergebnisse der Marketingstudie darstellen, wenn eine korrekte, der Preisentwicklung angepaßte Bewirtschaftung des Parkraums durchgeführt würde?

Die Bewirtschaftung des Parkraums an den Stationen wird Gegenstand der Verhandlungen zwischen den Betreibern von Magnetschwebebahn einerseits und Stationen andererseits sein. Zu der Höhe der Gebühren und den Verrechnungsmodalitäten können derzeit noch keine verbindlichen Angaben gemacht werden.

Für die Aufkommens- und Erlösprognosen wurde von den Gutachtern für die Langzeitabstellung eines PKW an einer Station der Magnetschwebebahn ein Kostenwert von 20 DM pro Tag angesetzt und dieser Wert in das Prognosemodell als Teil der Reisekosten eingebracht. Dies bezog sich auf den Preisstand 1991; im Preisstand 1996 ergibt sich hier ein Betrag von 25 DM. Diese Preise entsprechen üblichen Durchschnittswerten in vergleichbaren Parkraumlagen.

Die Erlösberechnung bezieht diesen Wert nicht ein, da die Erlöse aus den Parkgebühren für die Parkplatzbewirtschaftung gedacht sind.

B. Kostenentwicklung und Wirtschaftlichkeit

27. Wie beurteilt die Bundesregierung angesichts der bei der ICE-Neubaustrecke Hannover – Würzburg gemachten Erfahrungen, wonach die tatsächlichen Baukosten um den Faktor 2,4 – und ohne Verringerung der Tunnelquerschnitte sogar um den Faktor 2,7 – über den geplanten Baukosten lagen, und der Tatsache, daß auch die Bauaufträge für die geplante Transrapidstrecke von der DB AG ausgeschrieben werden, die derzeitige Angabe der Fahrwegkosten mit 6,1 Mrd. DM?

Die Eisenbahnneubaustrecke Hannover – Würzburg wurde Anfang der 70er Jahre geplant. Nach Baubeginn 1973 konnte die Strecke erst mit der Inbetriebnahme der Nantenbacher Kurve im Mai 1994 fertiggestellt werden.

Da es sich um das erste große Neubauprogramm der Deutschen Bundesbahn handelte, konnten die anfänglichen Kostenschätzungen mangels Erfahrung noch keinen hohen Genauigkeitsgrad aufweisen.

Auch wurde die Planung erst im Laufe der 70er Jahre konkreter (z.B. Führung über Göttingen statt über Holzminden). Es mußten erheblich mehr Ingenieurbauwerke (Tunnel, Brücken) vorgesehen werden, als ursprünglich geplant. Deshalb waren die anfänglichen Kostenprognosen deutlich nach oben zu korrigieren.

Bei der Magnetschwebebahnstrecke Berlin – Hamburg sind die Erfordernisse aus der Topographie leichter einzuschätzen als die der Mittelgebirgslandschaft zwischen Hannover und Würzburg. Darüber hinaus kann die Gradiente der Magnetschwebebahn wegen der wesentlich höheren Steigfähigkeit dem Geländeverlauf besser angepaßt werden. Der Bauablauf ist im Hinblick auf eine kurze Bauzeit straff geplant; darüber hinaus folgen die Phasen Planung, Realisierungsvorbereitung und Baudurchführung zeitlich eng aufeinander, mehrheitlich sogar überlagernd. Die Kostenschätzungen sind zeitnah und unterliegen einer ständigen Kontrolle.

Aus vorgenannten Gründen ist ein Vergleich mit der DB-Neubaustrecke Hannover – Würzburg nicht angezeigt.

28. Wie beurteilt die Bundesregierung die Expertenaussage der Industrieanlagen Betriebsgesellschaft (IABG), wonach sich sich die Kosten/km Transrapid-Fahrweg auf max. 20 Mio. DM belaufen, vor dem Hintergrund, daß bei Gesamtkosten von 6,1 Mrd. DM – ohne weitere Kostensteigerungen – der Km-Preis bereits 20,89 Mio. DM beträgt?

Diese Aussage der IABG ist der Bundesregierung nicht bekannt.

C. Auswirkungen des neuen Betriebskonzepts

Risikoverteilung zwischen Industrie und DB AG

29. Hält die Bundesregierung auch nach dem Bericht des Bundesrechnungshofes an ihrem Konzept (Konzept '97) der Risikoverteilung zwischen Industrie und DB AG fest?

    a) Wenn ja, wie wird sie die Kostenbelastung der DB AG durch das vereinbarte feste Nutzungsentgelt für den Fall begrenzen, daß das Projekt seitens der Industrie

       – vor Inbetriebnahme abgebrochen,

       – nach Inbetriebnahme, aber vor Erreichung eines kostendeckenden Betriebes,

       – nach Inbetriebnahme, aber vor vollständiger Rückzahlung der Fahrwegsinvestitionen

       abgebrochen wird?

Die angesprochene Risikoverteilung für den Fall des Abbruchs wie auch die übrige Risikoverteilung sind Bestandteil der laufenden Vertragsverhandlungen der Projektpartner in Umsetzung der Vereinbarungen des Eckpunktepapiers vom 25. April 1997. Soweit die Bundesregierung Vertragspartner ist, wird sie die Empfehlungen des Bundesrechnungshofs berücksichtigen.

30. Trifft die Annahme des Bundesrechnungshofes zu, daß nach dem neuen Transrapid-Konzept Mittel für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und Systemteilen während der Nutzungsdauer durch die DB AG aus deren Erlösanteil angesammelt werden müssen?

    a) Für wie wahrscheinlich hält es die Bundesregierung, daß es der 100 %igen Bundestochter DB AG gelingt, Transrapid-Erlöse zu erzielen, die es ihr ermöglichen, ohne Rückgriff auf Eigenmittel oder Fremdkapital die notwendigen Mittel für Ersatzbeschaffungen beim Transrapid-System in den Jahren 2035 bis 2045 bereitzustellen?

    b) Wie hoch werden nach Kenntnisstand der Bundesregierung die während der Jahre 2005 bis 2022 sowie 2023 bis 2035 erwirtschafteten Gewinne der DB AG vor Steuern sein, die als Rückstellung für Ersatzbeschaffungen eingestellt werden können?

c) Wie hoch werden die Kosten der notwendigen Ersatzbeschaffungsmaßnahmen während der geplanten Nutzungsdauer des Fahrweges von 80 Jahren voraussichtlich sein?

d) Wie werden sich die notwendigen Mittel für diese Ersatzbeschaffungsmaßnahmen nach Jahren aufschlüsseln?

e) Welchen konkreten Kapitalbedarf erwartet die Bundesregierung für die notwendigen Ersatzbeschaffungen im Zeitraum 2035 bis 2045?

Es ist zu unterscheiden zwischen der Dauer der Überlassung des Betriebssystems (bis 2022) und der Zeit danach (2023 bis 2085). Ferner ist zu unterscheiden zwischen Instandhaltung und Reinvestition.

Instandhaltungsausgaben sind Teil der Betriebskosten und werden deshalb vor der Verteilung des variablen NE an die einzelnen Partner als Kosten abgezogen.

Reinvestitionen sind nach dem Ablauf der jeweiligen Nutzungszeit vorzusehen. Es wird sich nach den jeweiligen Eigentumsverhältnissen richten, wer hier investiert.

Die zitierte Annahme trifft insoweit nicht zu, wie sie auf den „Erlösanteil" der DB AG abstellt.

a) Die Finanzierung von Ersatzbeschaffungen durch die DB AG ist in den Jahren 2035 bis 2045 so zu sehen, wie sie auch bei den elektrischen und mechanischen Komponenten einschließlich der Fahrzeuge des Eisenbahnsystems erfolgt. Voraussetzung ist allerdings, daß die DB AG die ihr zustehende Call-Option für das Betriebssystem ausübt. Ersatzbeschaffungen für den Fahrweg fallen in dieser Zeit definitionsgemäß nicht an, weil sie vertraglich im Rahmen der Garantie der Industrie für die dauerhafte Verfügbarkeit des Gesamtsystems geregelt werden.

b) Wegen der noch andauernden Überarbeitung der Betriebs- und Investitionskostenrechnung sind detaillierte Aussagen über die in den Jahren 2005 bis 2035 „erwirtschafteten Gewinne der DB AG" derzeit nicht möglich.

c) Siehe oben.

d) Siehe oben.

e) Siehe oben.

31. Wie beabsichtigt die Bundesregierung einer Umlage der Reinvestitionskosten für die Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen und Systemteilen in den Bereich der Instandhaltungs- oder Wartungskosten entgegenzuwirken?

Grundlage für die Kostenaufstellung und ihre Zuscheidung (Instandhaltung/Reinvestition) ist ein Instandhaltungskonzept, das auf der Basis der Funktionsgarantie für das Gesamtsystem derzeit von der Industrie unter Mitwirkung der DB AG im Detail erarbeitet wird. Die Ergebnisse werden integraler Bestandteil der Projektverträge.

32. Liegen der Bundesregierung Modellrechnungen für Umfang und Zeitpunkt des Eintreffens der Instandhaltungs- und Wartungskosten

— an den Transrapid-Fahrzeugen,

— am Transrapid-Fahrweg,

— an Stromversorgungsanlagen und Betriebsleitstellen

vor, was besagen sie, und wie hoch werden die Kosten jeweils sein?

a) Auf welche Erfahrungswerte stützen sich diese Modellrechnungen?

b) Von wem wurden die Daten geliefert?

c) Hält die Bundesregierung diese Daten für übertragbar auf das Transrapid-Vorhaben Hamburg – Berlin?

Wenn ja, wie begründet sie dies?

d) Dienen diese Daten als Grundlage zur Formulierung des Wartungskonzeptes für das Transrapid-Vorhaben Hamburg – Berlin?

Wird die Bundesregierung an der Formulierung des Wartungskonzeptes beteiligt sein, und wenn ja, wie?

Für die Instandhaltungskosten der Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg liegen Prognosewerte vor mit

— Aufteilung auf Fahrzeuge, Antriebssystem, Leitsystem, Fahrweg, Energieversorgung und sonstige Betriebsanlagen,

— Kostenanfall je Betriebsjahr über 40 Jahre nach Betriebsbeginn,

— Aufteilung auf Personal- und Materialkosten.

Die Ausstattung mit Ersatzbaugruppen, Diagnose- und Prüfeinrichtungen, Instandhaltungshilfsmitteln und Anlagen ist in den Investitionskosten berücksichtigt.

a) Der Instandhaltungsaufwand wurde nach einer zwischen Industrie und DB AG abgestimmten Methodik ermittelt. Die Festlegung der einzelnen planmäßigen und außerplanmäßigen Maßnahmen und die Ableitung des erforderlichen Aufwands und der benötigten Hilfsmittel je Maßnahme wurden unter Anwendung vom Eisenbahn-Bundesamt genehmigter Grundsätze und Verfahren durchgeführt. Die Grundlagen bilden systematische Instandhaltungsanalysen mit einer der Zivilluftfahrt vergleichbaren Methodik mit Übertragung von Erfahrungswerten anderer Verkehrssysteme.

Darüber hinaus liegen für die zum Betriebssystem gehörenden Komponenten aufgrund des Versuchsbetriebs (TVE) lückenlose Instandhaltungserfahrungen einschließlich Lebenslaufdatenbanken vor.

b) Die im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung ermittelten Prognosedaten für die Instandhaltungs- und Wartungskosten der Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg wurden von den beteiligten Firmen zur Verfügung gestellt.

c) Die für die Wirtschaftlichkeitsberechnung der Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg ermittelten Prognosewerte für die Instandhaltungs- und War-

tungskosten berücksichtigen bereits die Systemkonfiguration, die geographischen und baugrundphysikalischen Randbedingungen zwischen Berlin und Hamburg und das Betriebskonzept der DB AG.

Sie entsprechen in vergleichbaren Bereichen den Werten des Bewertungsverfahrens zum Bundesverkehrswegeplan '92 (Schriftenreihe des BMV, Heft 72).

d) Den prognostizierten Instandhaltungskosten liegt ein Instandhaltungskonzept für die Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg zugrunde, das sowohl die Systemkonfiguration und das Betriebskonzept als auch die Betriebserfahrungen der TVE berücksichtigt.

Vereinbarungsgemäß wird das Instandhaltungskonzept von der Industrie in enger Zusammenarbeit mit der DB AG derzeit weiter detailliert und dokumentiert.

Die Sicherstellung der Vollständigkeit und Erfordernis der Instandhaltungsmaßnahmen erfolgt durch Überprüfung der Einhaltung der Grundsätze und Verfahren gemäß der Magnetschwebebahn-Bau- und Betriebsordnung durch das Eisenbahn-Bundesamt.

33. Hält die Bundesregierung den bereits im Konzept '94 für den Bereich der Instandhaltung und der Wartung des Fahrweges angesetzten und im jetzigen Konzept nicht neu formulierten Ansatz von 4,4 Mio. DM p. a., entsprechend 15 068 DM jährlich pro km Fahrweg, für hinreichend?

a) Welche Erfahrungen wurden auf der Transrapid-Versuchsstrecke in Lathen im Bereich der Instandhaltung des Fahrweges gemacht?

b) Wie haben sich die Kosten für mit dem geplanten Fahrweg vergleichbare Teilstücke in Lathen über den Zeitraum seit Errichtung (bitte aufgeschlüsselt nach Kosten pro Jahr) entwickelt?

Die Kosten für die Instandhaltung des Fahrwegs wurden im Rahmen der Wirtschaftlichkeitsberechnung für die Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg durch die beteiligten Baufirmen gegenüber den Angaben im Finanzierungskonzept 1993 aktualisiert.

Danach liegen die Kosten für die Instandhaltung der Spurbauwerke in den ersten 18 Jahren nach Betriebsbeginn bei durchschnittlich 19 TDM pro Jahr und km Doppelspurfahrweg (Preisstand 1996).

Die TVE-Versuchsergebnisse bilden in Verbindung mit Prüfstandsversuchen insbesondere zu instandhaltungsrelevanten Fragen über die Lebensdauer der Fahrwegkonstruktionen die Grundlagen, um die Instandhaltungsprogramme der Entwicklungsfirmen in Aufwand und Kosten zu verifizieren. Insgesamt ist davon auszugehen, daß mit dem Fehlen des Verschleißes infolge der Berührungsfreiheit zwischen Fahrzeug und Fahrweg der Instandhaltungsaufwand für den Fahrweg deutlich unter dem konventioneller Eisenbahnen liegen wird.

a) Der Fahrweg der TVE war ein sehr großer Schritt in die Anwendungstechnik eines Hochgeschwindigkeitssystems – mit den Systemkenntnissen und dem Stand der Technik der 70er Jahre. Dabei mußten naturgemäß Annahmen getroffen werden, die im Versuchsbetrieb immer wieder zu verifizieren sind.

Dieser Optimierungsprozeß hat bei der Fahrwegkonstruktion insbesondere in den vergangenen zehn Jahren vertieft stattgefunden. Seine Ergebnisse sind in verschiedene Prototypen für aufgeständerte und ebenerdige Fahrwegbauformen eingeflossen, die auf der TVE abschnittsweise eingebaut wurden.

b) Die alten TVE-Fahrwegabschnitte sind aus vorgenannten Gründen technisch überholt und für eine Übertragung des Instandhaltungsaufwands auf ein Anwendungssystem nicht geeignet. Die neueren Prototypfahrwege haben sich im Versuchsbetrieb bewährt. Außer Inspektionen waren dort bisher keine nennenswerten Instandhaltungsmaßnahmen erforderlich.

34. Wann und in welcher Form wird der Deutsche Bundestag über das Wartungskonzept informiert?

Das Wartungskonzept wird Bestandteil der Projektverträge. Es enthält wichtige betriebswirtschaftliche Daten des Betreibers DB AG, die der Öffentlichkeit nicht zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, daß die Wartungskonzepte für Lokomotiven, Güterwagen oder die Eisenbahninfrastruktur der DB AG ebenfalls nie Gegenstand von Befassungen des Deutschen Bundestages waren.

35. Wie hoch werden nach dem bisherigen Kenntnisstand – aufgeschlüsselt für die Jahre 2005 bis 2030 – die Betriebskosten des Transrapid (Preisstand 1996) sein?

a) Welche Kostenfaktoren fließen zu welchen Anteilen und in welchen absoluten Beträgen in den genannten Jahren in die Betriebskostenrechnung ein?

b) Wie lassen sich die in den Betriebskosten voraussichtlich enthaltenen Positionen für Wartung und Instandhaltung von Anlagen, Fahrzeugen und Fahrweg gegenüber den unabhängig hiervon anfallenden notwendigen Investitionen für den Ersatz von Anlagen, Fahrzeugen und Fahrweg abgrenzen?

c) Welche Energiekosten in welchen Jahren liegen der Betriebskostenrechnung zugrunde?

– Sind in den Energiekosten die Kosten für den Bau von Zuleitungen der Energieversorgungsunternehmen enthalten?

  Wenn ja, in welchem Umfang, und in welcher Umlageform?

Nach den Vereinbarungen des Eckpunktepapiers werden derzeit zur Vorbereitung der Ausschreibungen die endgültigen Betriebskostenrechnungen erstellt. Zu-

verlässige Aussagen zu den gefragten Detailansätzen sind daher derzeit noch nicht möglich. Hinsichtlich der Finanzierung der Zuleitungen zu den Unterwerken ist nach dem Stand der Verhandlungen weiterhin davon auszugehen, daß dies über ein Leasingmodell erfolgt.

36. Wer wird nach Rückzahlung des garantierten Nutzungsentgeltes Eigentümer des Betriebssystems?

Für die Dauer des Überlassungsvertrages ist die Finanzierungsgesellschaft Eigentümerin des Betriebssystems. Für dessen Überlassung an die DB AG erhält sie das garantierte Nutzungsentgelt.

Nach den Vereinbarungen des Eckpunktepapiers wird der DB AG gegenüber der Finanzierungsgesellschaft ein Recht zum Eigentumserwerb am Betriebssystem („Call-Option") eingeräumt. Übt die DB AG dieses Recht nicht aus, bleibt das Eigentum am Betriebssystem bei der Finanzierungsgesellschaft.

37. Worauf bezieht sich die der DB AG eingeräumte „Call-Option"?

a) Welche Bedingungen zur Ausübung der „Call-Option" wurden bisher vertraglich festgelegt, und wie lauten sie?

b) Welche Bedingungen zur Ausübung der „Call-Option". sollen noch vertraglich festgelegt werden?

- Durch wen, und wann geschieht dies?

c) Wie weit sind die diesbezüglichen Verhandlungen zwischen Bund, DB AG und Industrie bisher gediehen?

d) Welche Mittel sind von der DB AG zur Ausübung der eingeräumten „Call-Option" zu welchem Zeitpunkt voraussichtlich aufzubringen?

Die Bedingungen der der DB AG eingeräumten Call-Option werden im Überlassungsvertrag zwischen der DB AG und der Finanzierungsgesellschaft geregelt werden und beziehen sich dabei dem Grunde nach auf den Erwerb des Eigentums am Betriebssystem. Die Verhandlungen zwischen DB AG und Industrie sind noch nicht abgeschlossen; der Bund ist hieran nicht beteiligt.

38. Hat die Bundesregierung Verhandlungen mit dem Ziel aufgenommen, den Bund an künftigen Ergebnissen aus der Veräußerung des Gesamtsystems zu beteiligen?

a) Wenn ja, welchen Stand haben diese Verhandlungen, und welche Ergebnisse wurden erreicht?

b) Ist eine Veräußerung des Gesamtsystems an bislang weder dem Industriekonsortium noch der Betreiberin (DB AG), noch dem Bund zuzurechnende Dritte ausgeschlossen?

Eine Veräußerung des Gesamtsystems Berlin – Hamburg (d. h. von Betriebssystem und Fahrweg) ist nicht vorgesehen.

Kostenrisiken für den Bund

39. Wie begründet die Bundesregierung die von ihr im Kabinettbeschluß vom 28. April 1997 zugesicherte Kostenübernahme von Planungskosten und ab Baubeginn aller Realisierungskosten für den Fall, daß das Transrapid-Projekt durch den Bund aufgrund veränderter politischer Rahmenbedingungen abgebrochen wird?

a) Wurde zwischen Bundesregierung und Industrie eine Übernahmeobergrenze vereinbart?

— Wenn nein, warum nicht?

— Wenn ja, welche, und unter welchen Bedingungen?

b) Wie hoch werden – zu welchem Zeitpunkt, aufgeschlüsselt in Halbjahresschritten sowie aufgeteilt in Planungskosten und Realisierungskosten – die vom Bund zu tragenden Kosten sein?

— Sind hierin auch die von den Ländern getragenen Kosten enthalten?

c) Existieren weitere Kostenübernahmeerklärungen für diesen Fall?

Wenn ja, welche?

d) Hält es die Bundesregierung für politisch wie finanziell vertretbar, derartige Zusagen mit einer Bindungswirkung über die Dauer von mindestens acht Jahren bis zur vorgesehenen Inbetriebnahme des Transrapid zu treffen?

e) Hält die Bundesregierung es für abwegig, aus einer derartigen Zusage den Rückschluß zu ziehen, das Transrapid-Projekt solle gegen einen eventuellen Regierungswechsel abgesichert werden?

Die angesprochene Kostenerstattung durch den Bund ist Bestandteil der unter den Projektbeteiligten verhandelten Risikoverteilung des neuen Konzeptes. Diese Regelung entspricht – unabhängig von der vorliegenden innovativen Beteiligungsform des Bundes in einem Public-Private-Partnership-Modell – der Risikotragung des Bundes auch bei anderen Projekten, wonach der Bund bei einem von ihm direkt oder indirekt veranlaßten Projektabbruch zwangsläufig den Vertragspartnern gegenüber schadenersatzpflichtig wird. Die Präzisierung der im Eckpunktepapier vorgenommenen Zuweisung von Projektrisiken und der sich hiernach ergebenden Folgepflichten wird derzeit in einem „Projektsicherungsvertrag" zwischen allen Projektbeteiligten vorgenommen. Das Ergebnis dieser Verhandlungen wird wesentliche Grundlage für die endgültige Projektentscheidung sein.

Gegenstand des Kostenersatzes im Falle eines Projektabbruchs sind die den Projektpartnern unmittelbar entstandenen Kosten der Planung und des Baus des Gesamtsystems. Als Beginn der Geltungsdauer dieser Regelungen wurde im Eckpunktepapier hinsichtlich der vom Bund den Projektpartnern zu erstattenden

Planungskosten der 1. Mai 1997 und für die Erstattung der Realisierungskosten der Baubeginn vereinbart.

c) Die Bundesregierung hat keinen Zweifel an der Eignung des im Eckpunktepapier vereinbarten Finanzierungsmodells. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

40. Wie beabsichtigt die Bundesregierung der vom Bundesrechnungshof kritisierten Möglichkeit entgegenzuwirken, daß Risiken aus der dauerhaften zeitlichen Verfügbarkeit des Gesamtsystems auf die DB AG oder den Bund verlagert werden können?

a) Hält sie die hierzu bisher vorliegende Garantie der Industrie für ausreichend, oder teilt sie die Bedenken des Bundesrechnungshofes, wonach es ausgeschlossen werden muß, daß durch ein entsprechend ausformuliertes Wartungskonzept die hiermit verbundenen Lasten von der Industrie auf die DB AG und damit mittelbar den Bund verlagert werden können?

b) Teilt sie die Bedenken des Bundesrechnungshofes, daß die Industrieseite durch „die eigene Ausführung von Instandhaltungs- oder Wartungsarbeiten (...) sich gegenüber dem Bund und der DB AG deshalb einen Vorteil (verschaffen kann), weil sie durch Entlohnung der Arbeiten den vollen Betrag der Betriebskostensteigerung erhält, über die dadurch eintretende Verminderung des variablen Nutzungsentgeltes aber lediglich einen Anteil von ein Drittel wieder einbüßt", während diese Einbußen für den Bund und die DB AG nicht ausgeglichen werden können?

— Welche Schritte wird die Bundesregierung einleiten, um diese Möglichkeit auszuschließen, und reicht es aus, die DB AG lediglich in die Erstellung des Wartungskonzeptes „einzubinden"?

— Wie begründet die Bundesregierung, daß derartigen Möglichkeiten nicht schon bei Erarbeitung des Betriebskonzeptes entgegengewirkt wurde?

c) Hält die Bundesregierung vor diesem Hintergrund das gewählte Refinanzierungsmodell weiterhin für geeignet?

Wenn ja, warum?

a) Nach den Vereinbarungen des Eckpunktepapiers übernimmt die Industrie die Garantie für die dauerhafte Verfügbarkeit des Gesamtsystems während des Betriebes. Dem wird derzeit bei der einzelvertraglichen Umsetzung Rechnung getragen.

Die Erstellung des angesprochenen Wartungskonzeptes erfolgt durch die Industrie unter Mitwirkung der DB AG, die als am Markt erfolgreich agierende AG in diesem Bereich über Erfahrung verfügt.

b) Erhöhte Instandhaltungskosten würden das variable Nutzungsentgelt vermindern. Deshalb werden der Instandhaltungs- und Wartungsaufwand vorher im Detail vereinbart und mit Bindung im Rahmen der Betriebskosten vertraglich festgelegt. Nicht zuletzt im Hinblick auf das Erfordernis, die Betriebskosten im Detail zu ermitteln und festzulegen, sehen die Vereinbarungen des Eckpunktepapiers eine aktualisierte Betriebs- und Investitionskostenrechnung vor.

41. Welche Kostenrisiken erwachsen nach Kenntnisstand der Bundesregierung dem Bund aus der Verlagerung der Investitionen für die Bahnhöfe und die Stromzuleitungen des Transrapid auf den Bund und die DB AG?

a) Hält die Bundesregierung es für gerechtfertigt, daß die Industrie durch die Herausnahme von 50 % der Investitionen für die Bahnhöfe sowie die Stromzuleitungen des Transrapid aus dem Finanzierungskonzept 1997 gegenüber dem Finanzierungskonzept 1994 um mehr als 445 Mio. DM (Preisstand 1993) entlastet wird?

b) Hält die Bundesregierung die der Industrie damit zugestandene – indirekte – Preiserhöhung für das Betriebssystem, das nach Abzug der Investitionen für die Bahnhöfe sowie die Stromzuleitungen eigentlich „nur" noch 2,843 Mrd. DM (Preisstand 1993, entspricht 3,107 Mrd. DM, Preisstand 1996) hätte kosten dürfen, nach dem 1997er Konzept aber 3,700 Mrd. DM (Stand 1996) kosten soll, für gerechtfertigt?

Wenn ja, wieso?

a) Die Kosten der Herstellung der baulichen Infrastruktur der Bahnhöfe werden hälftig geteilt, wobei eine Hälfte mit einem Höchstbetrag von 100 Mio. DM in den Fahrwegkosten enthalten ist. Die andere Hälfte wird – in Analogie zu Rad-/Schieneprojekten – über private Vermarktung finanziert. Der Bundesregierung erscheint diese Aufteilung gerechtfertigt. Auch hier erfolgt nach den Vereinbarungen des Eckpunktepapiers eine detaillierte Verifizierung der Kostenansätze.

Die für das Betriebssystem notwendigen elektrischen und mechanischen Komponenten einschließlich der Fahrzeuge sind weiterhin Teil des Betriebssystems und werden dort finanziert.

Die Stromzuleitungen bleiben Eigentum der Energieversorgungsunternehmen (siehe auch Antwort zu Frage 35). Die Höhe der Leasingbeträge zur Abgeltung der Investitionen der Energieversorgungsunternehmen werden derzeit ebenfalls überprüft.

b) Auch für die Kosten des Betriebssystems gilt, daß derzeit eine umfassende und detaillierte Verifizierung aller Kostenansätze durch die DB AG erfolgt.

42. Wie hoch wird der vom Bund nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) zu tragende Anteil an den Infrastrukturkosten der Anbindung des Transrapid an öffentliche Verkehrsmittel und Individualverkehr voraussichtlich sein:

a) für den Haltepunkt Hamburg-Hauptbahnhof,

b) für den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er trotz der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg sofort gebaut wird,

c) für den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er wegen der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg später gebaut wird,

d) für den Haltepunkt Schwerin-Holthusen,

e) für den Haltepunkt Berlin-Spandau,

f) für den Haltepunkt Berlin-Lehrter-Bahnhof?

g) Sind nach Kenntnis der Bundesregierung zusätzliche Ländermittel nach dem GVFG vorgesehen?

— Wenn ja, in welchem Umfang, für welche Bundesländer, und in welchen Jahren?

Im Rahmen des GVFG leistet der Bund Beiträge zu ÖPNV-Investitionen in den einzelnen Bundesländern. Die Höhe der den jeweiligen Bundesländern zufließenden Beträge ist durch einen Schlüssel festgelegt.

Die Gesamtmittel aus dem GVFG sind in ein Bundesprogramm (20 % der Gesamtmittel) und in Länderprogramme (80 % der Gesamtmittel) aufgeteilt. In den Länderprogrammen werden die Investitionsschwerpunkte durch die Länder selbst festgelegt; auch bestimmen diese die projektbezogene Zuteilung der Mittel und die jeweiligen Zahlungszeitpunkte; nähere Angaben können deshalb hierzu bundesseitig nicht gemacht werden.

Das Bundesprogramm bezieht sich nur auf ÖPNV-Schienenvorhaben in Verdichtungsräumen mit zuwendungsfähigen Kosten von jeweils mehr als 100 Mio. DM pro Projekt.

43. Wie wirkt sich das gewählte Finanzierungs- und Erlösmodell steuerlich für die beteiligten Unternehmen und die öffentliche Hand aus?

Diese Frage kann erst nach Beendigung der Vertragsverhandlungen der Projektpartner beantwortet werden. Langfristig erwartet die Bundesregierung aufgrund der mit dem Transrapid verbundenen Wachstumseffekte eine Erhöhung des Steueraufkommens.

Kostenrisiken für die Länder

44. Wie hoch wird der von den Ländern nach dem GVFG zu tragende Anteil an den Infrastrukturkosten der Anbindung des Transrapid an öffentliche Verkehrsmittel und Individualverkehr für

a) den Haltepunkt Hamburg-Hauptbahnhof,

b) den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er trotz der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg sofort gebaut wird,

c) den Haltepunkt Hamburg-Moorfleet, sofern er wegen der ablehnenden Stellungnahme des Landes Hamburg später gebaut wird,

d) den Haltepunkt Schwerin-Holthusen,

e) den Haltepunkt Berlin-Spandau,

f) den Haltepunkt Berlin-Lehrter-Bahnhof

voraussichtlich sein?

Auf die Antwort zu Frage 42 wird verwiesen.

45. Sind zusätzliche Mittel nach dem GVFG vorgesehen, damit die bereits bestehenden Vorhaben der Länder unbeschadet der zusätzlich notwendigen Aufwendungen für die Transrapid-Anbindungen in vollem Umfang umgesetzt werden können?

a) Wenn ja, ist eine volle Kompensation für die betroffenen Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin vorgesehen?

b) Wenn keine volle Kompensation für die betroffenen Bundesländer Hamburg, Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Brandenburg und Berlin vorgesehen ist, wie hoch werden jeweils die zusätzlichen GVFG-Mittel sein, und welchen Prozentsatz der Anbindungskosten werden sie decken?

Derzeit ist nicht beabsichtigt, die GVFG-Mittel zu erhöhen. Zusätzliche Mittel stehen daher im Rahmen einer GVFG-Finanzierung nicht zur Verfügung.

D. Auswirkungen bei Verwirklichung

Exportaussichten

46. Ist der Bundesregierung bekannt, wie sich die Exportaussichten für den Transrapid seit April 1996 für die im Bericht an den Haushaltsausschuß vorgestellten Projekte entwickelt haben?

a) Welchen Sachstandsbericht über die Verhandlungen mit Interessenten kann die Bundesregierung zu folgenden Projekten geben:

USA

— Pittsburgh International Airport – Downtown (Central Station) des High Speed Ground Transportation Center,

— (San Diego –) Los Angeles – Bakersfield – San Francisco der California Intercity Speed Rail Commission,

— New York City – Albany – Boston der Berger-Lehmann Ass. P.C.,

— (Los Angeles –) Nevada Stateline – Las Vegas der California-Nevada Bi-State-Commission,

— Baltimore – Washington,

— Anaheim – Las Vegas,

— Orlando International Airport – Grand Terminal Station der High Speed Rail des Florida Department of Transportation,

— Florida Statewide System (Tampa – Orlando – Miami) der High Speed Rail des Florida Department of Transportation;

Südamerika

— Rio de Janeiro – Sao Paolo – Campinas der Kreditanstalt für Wiederaufbau,

— Santiago de Chile – Valparaiso des Ministerio de Transportes;

Europa

— Prag – Wien – Budapest,

— Warschau – Minsk – Moskau,

— Dresden – Breslau – Kiew,

— Moskau-Zentrum – Flughafen Scheremetjevo der Stadtregierung Moskau,

— Wien Expo-Gelände – Flughafen Schwechat des Instituts für Eisenbahnwesen der Technischen Universität Wien,

— Istanbul – Adapazari der DE-Consult,

— Swissmetro des EPFL Lausanne;

Australien

— Sydney – Canberra des EAABC Pty Limited,

— Rapid Transit Link Melbourne CBD – Tullamarine Airport/Australien des Government of Victoria;

Asien

— Jakarta – (Semarang –) Surabaya/Indonesien der Kreditanstalt für Wiederaufbau,

— Kuala Lumpur/Malaysia – Singapur der MVA Consultancy SDN BHD,

— Bangkok – Pattaya – Rayong/Thailand der State Railway of Thailand,

— (Kee-Lung –) Taipeh – Taichung – Kao Hsiung/Taiwan der DE-Consult,

— (King Abdul Aziz International Airport –) Jiddah City – Makkah/Saudi-Arabien,

— Abu Dhabi – Dubai/Vereinigte Arabische Emirate der ABS Holding?

b) Welchen Sachstandsbericht kann die Bundesregierung über Verhandlungen zu der vom Bundesminister für Verkehr, Matthias Wissmann, im August 1996 neu ins Gespräch gebrachten Verbindung Amsterdam – Hamburg geben?

Der Transrapid findet weltweit Beachtung. Dies dokumentiert eindrucksvoll der Besuch des Herrn Bundespräsidenten mit dem Diplomatischen Corps bei der Transrapid Versuchsanlage Emsland (TVE) am 30. Oktober 1997. Darüber hinaus informieren sich ständig interessierte ausländische Gäste über die Transrapidtechnologie auf der TVE in Lathen.

Die Vermarktung des Transrapidsystems ist Aufgabe der Industrie. Die im genannten Bericht an den Haushaltsausschuß enthaltenen Ziele und Strategien sind nach Auskunft der Industrie weiterhin aktuell.

a) Zum Stand der Verhandlungen der Industrie über Projekte im Ausland gibt es nach Auskunft der Industrie folgenden Sachstand:

Die deutsche Industrie übernimmt seit Jahren große Anstrengungen und finanzielle Aufwendungen, um die deutsche Magnetbahntechnologie im Ausland bekannt zu machen und in konkreten Projekten anzuwenden. Hierbei ist, anders als bei anderen industriellen Produkten, zu beachten, daß sich Schnellbahnsysteme schon wegen der Größenordnung der Projekte und der unterschiedlichen Gegebenheiten in den Märkten hinsichtlich demographischer, ökonomischer und ökologischer Bedingungen nur über größere Zeiträume realisieren lassen. Dies zeigt die Vergangenheit bei der Einführung erster Schnellbahnsysteme in Japan 1965, in Frankreich TGV 1981, in Deutschland ICE 1991 und in Folge die für 2005 geplante Inbetriebnahme des Transrapid. Trotz der in Zukunft sicher schnelleren Entwicklung in Richtung Bahnsysteme aufgrund ökonomischer und ökologischer Notwendigkeiten sind die Besonderheiten dieses Marktes bei der Beurteilung des Projektfortschrittes zu beachten.

USA

Im Zusammenhang mit der Fortschreibung des großen Infrastrukturprojekts in den USA „Intermodal Surface Transportation Efficiency Act II" (ISTEA II) ist insbesondere der US-Senat bemüht, mit einer konkreten Gesetzesvorlage öffentliche Mittel für die Entwicklung und den Bau eines ersten US-Magnetbahnprojekts durchzusetzen. Hintergrund ist hierbei die Erkenntnis, daß in den Vereinigten Staaten weder auf dem Gebiet der modernen Rad-Schiene- noch der Magnetschwebebahntechnologie ernsthafte eigene Entwicklungen realisiert worden sind. Es ist deshalb das Ziel, das System Magnetschwebebahn Transrapid für die USA verfügbar zu machen. Die vorgesehenen Mittel sollen ausschließlich für die erste Magnetschwebebahnanwendung zur Verfügung gestellt werden. Die Verabschiedung dieses Gesetzes im US-Kongreß ist nunmehr, nach Verschiebungen, für Mitte 1998 vorgesehen. Die Gesetzesinitiative wird sowohl von US-Senatoren, die den Vorschlag eingebracht haben, als auch von namhaften Mitgliedern des Repräsentantenhauses und der US-Administration unterstützt, um den Rückstand der USA auf dem Gebiet von Schnellbahnen zu verkürzen.

Die Vorgehensweise zur Installation eines ersten Anwendungsprojektes hat sich im wesentlichen an der Vorgehensweise in Deutschland orientiert, aus einer Vielzahl von Streckenvorschlägen eine konkrete Anwendung nach Bewertung auszuwählen. Hieran ist auch zu erkennen, daß der weitere Erfolg des US-Programmes sehr vom Fortschritt bei der Realisierung des Projekts Berlin – Hamburg abhängig ist, da der Projektablauf genauestens verfolgt wird. Die Gelder für die Vorfelduntersuchungen sind über einen Zeitraum von drei Jahren vorgesehen. Weitere Mittel sind für die bauliche Realisierung eines ausgewählten Projekts bestimmt (bis zu 950 Mio. US-$), die als Teil des Public-Private-Partnership-Finanzierungskonzepts verwendet werden – strukturiert nach dem Transrapidprojekt Berlin – Hamburg.

Im Rahmen des ISTEA II Magnetbahnprogramms werden folgende Strecken weiter untersucht und bis zum Jahr 2000 zur Entscheidung gebracht werden:

— Baltimore – Washington,

— Pittsburgh Airport – Pittsburgh – Greensburg,

— Southeastern New England Maglev Initiative,

— California – Nevada Projekt,

— Regionalschnellbahn im Großraum LA.

In Kalifornien verfolgt der Staat ein eigenes Programm zur Etablierung eines großräumigen Schnellbahnnetzes in der Nord-Süd-Verbindung von San Francisco über Los Angeles nach San Diego mit Erweiterung nach Sacramento. Die California High Speed Rail Commission hat hierzu in den vergangenen drei Jahren umfangreiche Untersuchungen durchführen lassen und dabei festgestellt, daß im Vergleich Rad-Schiene zur Magnetbahn letztere ein über 40% größeres Verkehrsaufkommen wegen größerer Schnelligkeit und Attraktivität an sich binden wird. Im November 1997 wurde durch den Gouverneur von Kalifornien die Nachfolgeorganisation, die California High Speed Rail Authority eingesetzt, die für das Jahr 2000 das vorgesehene Wählervotum zur Genehmigung einer spezifischen Steuer für dieses Vorhaben vorbereitet. Dieses Vorhaben ist zunächst unabhängig von dem Programm ISTEA II in Washington, da es hierbei um eine großräumige Anwendung von Schnellbahnsystemen in der Konkurrenzierung Rad-Schiene zu Magnetbahn geht.

Südamerika

Die Korridoruntersuchung Rio de Janeiro – São Paulo – Campiñas ist derzeit Gegenstand einer umfassenden Verkehrsstudie durch die Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH, in der der Transrapid als ein mögliches Verkehrssystem berücksichtigt wird. Der Abschluß der ersten Phase dieser vierteiligen Studie wird im Juli 1998 erwartet.

Australien

Die Strecke Sydney – Wollongong – Canberra ist derzeit Gegenstand einer offiziellen Regierungsausschreibung (Request for Proposal). Bis März 1998 werden die Planungen und Vorbereitung der Projektvorschläge (Technik, Kosten, Finanzierung) erarbeitet.

Außerdem erarbeitet die Industrie zur Zeit einen Vorschlag für die Stadtbahnverbindung Sydney – Parramatta als Ersatz für die ausgelastete Schienenverbindung. Hier sind für den Transrapid aufgrund der demographischen, verkehrlichen und topographischen Bedingungen gute Voraussetzungen gegeben.

Asien

Aufgrund der großen Bevölkerungskonzentration bietet der asiatische Markt ein enormes Potential für bodengebundene Hochgeschwindigkeitssysteme, um den zukünftigen Verkehrsbedarf überhaupt abdecken zu können. Insbesondere in China ist der Staat an der Einführung von Schnellbahnsystemen interessiert und es gibt konkrete Vorschläge für z. B. die Strecke Peking – Shanghai mit ausdrücklichem Interesse an einer Kooperation zwischen Deutschland und China zur Magnetschwebebahn.

In den südostasiatischen Staaten mußten aufgrund der jüngsten wirtschaftlichen Turbulenzen konkrete Planungsansätze insbesondere in Thailand, Malaysia und Singapur zunächst zurückgestellt werden. Hier wird jedoch die weitere Entwicklung verfolgt.

Europa

Für die Erweiterung der Magnetschwebebahn Berlin – Hamburg sind bereits verschiedene Möglichkeiten angedacht. Diese sind in Richtung Süden und Osten:

— Berlin – Dresden – Prag,

— Berlin – Cottbus – Krakau,

— Berlin – Posen – Warschau.

Diese Strecken sind in dem Transeuropäischen Netz (TEN) ausgewiesen und werden in einer Studie untersucht, die von der Europäischen Union und der Kreditanstalt für Wiederaufbau gefördert wird (8/97 bis 4/99).

Die Strecke Hamburg – Bremen – Groningen – Amsterdam wurde in einer gesonderten Studie im Auftrag des Niederländischen Verkehrsministeriums untersucht (siehe Antwort zu Frage b)).

Flughafenanbinder Moskau

Dieser Korridor soll den Flughafen mit der Moskauer Innenstadt verbinden. Das Projekt wird in Zusammenarbeit mit der Moskauer Stadtverwaltung durchgeführt, sofern wirkliches Interesse durch finanzielle Beteiligung der Russen besteht.

b) Die angesprochene Verbindung wurde in einer Studie zur Magnetschwebebahn in den Niederlanden durch zwei niederländische Firmen untersucht. Im Juli 1997 hat die niederländische Verkehrsministerin Jorritsma-Lebbink gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Wissmann die TVE in Lathen besucht; hierbei hat sich die niederländische Seite interessiert am Transrapid gezeigt.

Auswirkungen auf die DB AG

47. Wie haben sich nach Kenntnis der Bundesregierung in den Jahren 1992 bis 1996 die Fahrtzeiten mit der Eisenbahn und die entsprechenden Beförderungszahlen zwischen Hamburg und Berlin entwickelt?

    Welche Gründe sieht die Bundesregierung für diese Entwicklung?

Fahrzeit Hamburg – Berlin	1991	3 h 30′
	1993	3 h 16′
	1996	2 h 40′ (bis 28. September 3 h 40′ wegen Bauarbeiten)
	1997	2 h 25′ (ICE: 2 h 14′)
Fahrgastaufkommen	1991	1,0 Mio. P/Jahr
	1995	1,5 Mio. P/Jahr
	1996	1,8 Mio. P/Jahr
	1997	ca. 2,0 Mio. P/Jahr

Gründe für diesen in Relation beachtlich hohen Anstieg des Fahrgastaufkommens liegen im wesentlichen

in Reisezeitverkürzungen, in Komfortverbesserungen, in dem häufigeren Zugangebot und in dem Zusammenwachsen von Ost und West.

48. Wie wurden die durch den Einsatz des Transrapid auf der geplanten Magnetschnellbahnstrecke Hamburg – Berlin verursachten Erlösausfälle der DB AG im IC/ICE-Verkehr berücksichtigt, und wie groß werden diese Mindereinnahmen der DB AG von 2005 bis 2030 voraussichtlich sein?

Die DB AG wird den Transrapid voll in ihr Betriebskonzept integrieren. Sie erwirtschaftet die bis zur Betriebsaufnahme der Magnetbahn im IC/ICE-Verkehr gemachten Erlöse anschließend mit der Magnetbahn. Die dann frei werdenden IC/ICE-Garnituren werden auf anderen Strecken erlösbringend eingesetzt. Die Eisenbahninfrastruktur steht für neue Regional-, Nahverkehrs- und Güterzugangebote zur Verfügung.

49. Wie steht die Bundesregierung in diesem Zusammenhang zu dem Satz im Schreiben des Vorstandsvorsitzenden der DB AG, Heinz Dürr, vom 25. April 1997 an den Aufsichtsrat: „Die angenommene Verkehrsleistungskurve entspricht der einer alternativen ICE-Entwicklung, mit den bis zum vorgesehenen Inbetriebnahme des Gesamtsystems im Jahre 2005 zu erreichenden Werten. "?

Ein neues Verkehrssystem braucht eine gewisse Anlaufzeit. Es wäre unseriös, für das erste Jahr die für 2010 prognostizierten Erlöse zu unterstellen. Dem trägt der Beginn mit etwa 70 % der Erlöse im Jahre 2005 und einer allmählichen Steigerung bis 2010 zum prognostizierten Wert Rechnung. Diese angenommene Entwicklung wurde hergeleitet aus den Erfahrungen der DB AG bei Einführung des ICE (vgl. auch Antwort zu Frage 10).

50. Was sind nach Einschätzung der Bundesregierung die Gründe für die im Falle der Realisierung einer Magnetschnellbahnverbindung Hamburg – Berlin prognostizierten Rückgänge im Personenfernverkehr der DB AG auf Relationen nördlich von Schwerin?

a) Besteht seitens der Bundesregierung die Absicht, diese Rückgänge durch Kompensationsmaßnahmen auszugleichen?

— Wenn ja, durch welche Maßnahmen und in welchem Umfang soll dies geschehen?

— Wenn nein, welche zusätzliche CO_2-Belastung erwartet die Bundesregierung?

Die Belastungsrückgänge im InterRegio nördlich von Holthusen im Falle der Realisierung der Magnetschwebebahn haben unterschiedliche Ursachen:

— Die geplante Magnetschwebebahnstation Schwerin – Holthusen ist mit dem Pkw gut zu erreichen. Reisende, die im gutachterlichen Bezugsfall (ohne Magnetschwebebahn) mit dem IR aus Bad Kleinen, Bützow oder Rostock über Schwerin nach Berlin bzw. Hamburg gefahren sind, fahren nun mit dem Pkw direkt zur Magnetschwebebahnstation Schwerin-Holthusen, um von hier mit der Magnetschwebebahn ihre Fahrt fortzusetzen.

— Ein Teil der Reisenden aus dem Raum Lübeck, die im Bezugsfall den direkten IR nach Berlin benutzen, fahren im Planfall über Hamburg nach Berlin und benutzen zwischen Hamburg und Berlin den Msb-Sprinter.

In allen untersuchten Planfällen mit Magnetschwebebahn ist ein deutlicher Rückgang des Pkw-Verkehrs zwischen Berlin und Hamburg prognostiziert. Er beträgt zwischen 2,1 Millionen Personenfahrten/Jahr und 3,0 Millionen Personenfahrten/Jahr. Gleichzeitig geht der Luftverkehr um 0,7 bis 0,8 Millionen Personenfahrten/Jahr zurück. Beides wird zu einer Verminderung der CO_2-Emissionen führen, die jedoch nach jetzigem Stand noch nicht zuverlässig quantifizierbar ist.

51. Wie vereinbart die Bundesregierung den bei Realisierung des Transrapid zu erwartenden Energiemehrverbrauch, wie er in den Planfällen der aktualisierten Verkehrsprognose in Relation zu den entsprechenden Bezugsfällen in der Energiebilanz aller Verkehrsträger ausgewiesen ist, mit ihrem erklärten Ziel der Verminderung der CO_2-Emissionen?

In der aktualisierten Verkehrsprognose wurden keine Energieverbräuche berechnet, und somit wurde auch keine Energiebilanz ausgewiesen.

Der elektrische Energieverbrauch der Magnetbahn konnte bisher mit den derzeit vorliegenden Eingangsdaten auf der Strecke Berlin – Hamburg bei der Höchstgeschwindigkeit von 430 km/h im Regelfahrspiel und 446 Plätzen je 5-Wagen-Zug zu etwa 71 Wh/Platzkm angegeben werden, einschließlich der Nebenverbräuche der Zugfahrt. Infolge weiter verbesserter Aerodynamik wird derzeit gutachterlich eine Neuberechnung durchgeführt.

Den derzeitigen Energie-Mix der Energieversorgungsunternehmen zugrunde gelegt, ergibt sich je 100 Pkm auf der Magnetbahn ein CO_2-Ausstoß von 6,9 kg CO_2 im Prognosehorizont 2010. Beim Pkw-Fernverkehr waren es 1991/92 14,1 kg CO_2/100 Pkm, im binnenländischen Luftverkehr 17,1 kg CO_2/100 Pkm (vgl. Studie „Bedeutung und Umweltwirkung von Schienen- und Luftverkehr in Deutschland", Basel/Bonn, 2/1995).

Der Magnetschwebebahnverkehr wird um so mehr zur Entlastung der Umwelt von CO_2-Emissionen beitragen, je mehr Reisende vom Pkw und vom Flugzeug auf das neue Verkehrsmittel umsteigen.

E. Prüfung eines Verstoßes gegen Europäisches Gemeinschaftsrecht

52. Liegen der Bundesregierung Informationen vor, wonach die Kommission der EU einen möglichen Verstoß gegen Gemeinschaftsrecht prüft?

a) Wenn ja, hat sich die Kommission der EU zwecks Einholung weiterer Informationen an die Bundesregierung gewandt, und welche Informationen wurden angefordert?

— Welche möglichen Verstöße überprüft die Kommission der EU nach Kenntnisstand der Bundesregierung?

— Wie bewertet die Bundesregierung die Prüfungsabsichten der Kommission der EU?

— Sieht die Bundesregierung Korrekturbedarf am derzeitigen Betreiber-, Finanzierungs- und Erlöskonzept?

Im Zusammenhang mit dem Transrapid liegen der Bundesregierung keine Informationen über Prüfungen der EU-Kommission hinsichtlich eines möglichen Verstoßes gegen Gemeinschaftsrecht vor.

53. Handelt es sich nach Auffassung der Bundesregierung bei einem von der DB AG mit Zuschüssen bzw. Darlehen des Bundes gebauten Fahrweg um eine Privatbahn?

a) Wenn ja, wie rechtfertigt die Bundesregierung die Vergabe von Zuschüssen für dieses Projekt?

— Wie wird dieser Zuschuß begründet?

— Handelt es sich nach Einschätzung der Bundesregierung um einen nach EU-Gemeinschaftsrecht zulässigen Zuschuß?

— Sind der Bundesregierung seitens der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?

— Sind der Bundesregierung seitens in der Europäischen Gemeinschaft ansässiger Unternehmen Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?

b) Wenn keine Zuschüsse, sondern rückzahlbare Darlehen vergeben wurden: Zu welchem Zinssatz ist dies erfolgt?

— Wie wird dieser Zinssatz begründet?

— Handelt es sich nach Einschätzung der Bundesregierung um einen nach EU-Gemeinschaftsrecht zulässigen Zinssatz?

— Sind der Bundesregierung seitens der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?

— Sind der Bundesregierung seitens in der Europäischen Gemeinschaft ansässiger Firmen Absichten bekannt, wegen Verstoßes gegen das Beihilfeverbot Klage gegen die Bundesrepublik Deutschland zu erheben?

Nein. Der Transrapid soll als Teil des öffentlichen Verkehrssystems als Hochgeschwindigkeitsstrecke gebaut werden. Der alternative Bau einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke würde ebenfalls durch den Bund finanziert werden. Im übrigen wird auf die Antwort zu Frage 1 verwiesen.

Der Bundesregierung sind keine Klagen von Mitgliedstaaten oder Unternehmen gegen die Finanzierung des Fahrwegs bekannt.

F. Alternativen

54. Aus welchen Gründen wurden wirtschaftlich interessante und volkswirtschaftlich sinnvolle Alternativen für eine Hochgeschwindigkeits-Schienenverbindung Hamburg – Berlin bis heute nicht untersucht?

Sowohl im Zuge der planerischen Vorbereitungen der Raumordnungsverfahren als auch im Rahmen der von der Magnetschnellbahn-Planungsgesellschaft in Auftrag gegebenen und im April 1997 abgeschlossenen „Aktualisierung der Fernverkehrsprognosen als Grundlage für eine Wirtschaftlichkeitsrechnung der Msb Berlin – Hamburg" wurden Alternativszenarien auf der Basis der Rad-/Schiene-Technik untersucht.

Im Ergebnis der Überlegungen erfordert die beabsichtigte, dringend benötigte Entlastung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und Bereitstellung ausreichender Kapazitäten mit entsprechend hoher Reisegeschwindigkeit den Neubau einer umweltfreundlichen attraktiven spurgebundenen Schnellbahnverbindung. Hierbei würden die Investitionskosten für den Bau einer durchgehenden Hochgeschwindigkeitsverkehrsverbindung in Rad-/Schiene-Technik mit einer Fahrzeit von etwa eineinhalb Stunden gegenüber eine Stunde beim Transrapid in der gleichen Größenordnung wie bei der geplanten Magnetschwebebahn liegen. Darüber hinaus sind weitere Vorteile des Transrapidprojekts zu beachten, wie beispielsweise:

— die Mobilisierung von Privatkapital für das Betriebssystem,

— geringere Schallemissionen,

— Anbindung des Raumes Schwerin (mit relativ geringer Fahrzeitverlängerung) an das HGV-Netz,

— niedrigere Betriebskosten wegen weitgehender Verschleißfreiheit des Fahrwegs,

— längere Nutzungsdauer,

— geringere Ersatzinvestitionen in größeren Abständen,

— Ausbau der deutschen Führungsrolle auf dem Markt der Magnetschwebetechnik,

— deutlich höheres Wertschöpfungspotential in Deutschland bei der Vermarktung.

55. Wie beurteilt die Bundesregierung vor dem Hintergrund, daß im Eisenbahnfernverkehr ca. 50 % der Fahrgäste reisezeit- und 50 % preissensibel sind, die Chancen

— eines schnellen Eisenbahnbetriebes,

— eines kostengünstigen Eisenbahnbetriebes,

zwischen Hamburg und Berlin auf den vorhandenen Strecken?

Auf die Antworten zu den Fragen 24 c) und 54 wird verwiesen.

56. Welche Auswirkungen würde ein solches Angebot auf die Fahrgastkalkulation der dem neuen Transrapidkonzept zugrundeliegenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen voraussichtlich haben?

Das hier angesprochene „Angebot" ist nicht erläutert. Insoweit kann die Frage nach den Auswirkungen nicht beantwortet werden.

57. Wurden diese Auswirkungen in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung berücksichtigt?

Wenn ja, wie?

Wenn nein, warum nicht?

Auf die Antwort zu Frage 56 wird verwiesen.

58. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeiten der Deutschen Bahn AG, einem Dritten die schnelle Durchfahrt auf den beiden in Frage kommenden Strecken unmöglich zu machen bzw. zu erschweren?

Welche Möglichkeiten hätte ein Dritter, gegen eine solche Behinderung vorzugehen?

Derartige Vorstellungen sind nach den im Eisenbahnwesen geltenden Richtlinien des Rates unzulässig und würden ein Einschreiten der zuständigen Aufsichtsbehörde – für die Deutsche Bahn AG das Eisenbahn-Bundesamt – veranlassen. Die Bundesregierung geht davon aus, daß derartige Unterstellungen für die Deutsche Bahn AG nicht zutreffen.

59. Wie beurteilt die Bundesregierung die Möglichkeit einer Entscheidung, auf den ursprünglich vorgesehenen Ausbau der Strecke für eine Geschwindigkeit von mehr als 160 km/h zu verzichten?

Hält sie diese für sinnvoll?

Die Frage stellt sich nicht mehr. Die Strecke ist inzwischen entsprechend ausgebaut.

60. Plant die Bundesregierung, vergleichende Wirtschaftlichkeitsberechnungen für den hochgeschwindigkeitstauglichen Ausbau der bestehenden Strecke Hamburg – Büchen – Berlin, bisher VDE Nr. 2, sowie der Ausbaustrecke Uelzen – Salzwedel – Stendal, bisher VDE Nr. 3, vorzulegen?

Nein. Auf die Antwort zu Frage 61 wird verwiesen.

61. Wenn nein, aus welchen Gründen verzichtet die Bundesregierung angesichts knapper öffentlicher Mittel für Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auf eine derartige Wirtschaftlichkeitsberechnung?

Im Rahmen der Arbeiten zum Bundesverkehrswegeplan 1992 (BVWP '92) wurde der für die beiden Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nr. 2 und 3 aufgrund des prognostizierten Verkehrsaufkommens erforderliche Ausbaustandard volks- und betriebswirtschaftlich bewertet. Dabei wurde u. a. für das VDE Nr. 3 zur vorrangigen Bewältigung des Güterverkehrs in der Achse Berlin – Bremen die Notwendigkeit für einen Ausbau für 160 km/h nachgewiesen. Ein Ausbau dieser Verkehrsprojekte über das Maß des BVWP '92 hinaus ist weder zielführend noch hinsichtlich der erreichbaren Fahrzeiten im Vergleich mit dem Transrapid realisierbar.

62. Durch welche Annahmen wird ein höherer Nutzen des Ausbaus der Strecke Hamburg – Büchen – Berlin, bisher VDE Nr. 2, sowie der Ausbaustrecke Uelzen – Salzwedel – Stendal ggf. bereits im Vorfeld ausgeschlossen?

Auf die Antwort zu Frage 61 wird verwiesen.

63. Wäre – bei Nachweis eines höheren verkehrlichen Nutzens – ein Verzicht auf den Transrapid für die Bundesregierung denkbar?

a) Wenn nein, aus welchen Gründen hält die Bundesregierung dennoch am Transrapid fest?

Auf die Antworten zu den Fragen 51, 54 und 61 wird verwiesen.

64. In welchem Stadium der Realisierung befindet sich das VDE Nr. 3?

a) Welche Fahrgeschwindigkeiten sollen auf den einzelnen Abschnitten zwischen Uelzen und Stendal bis wann und unter welchem Mitteleinsatz realisiert werden?

b) Mit welchen Kosten für einen hochgeschwindigkeitstauglichen Ausbau der Strecke Uelzen – Stendal rechnet die Bundesregierung?

Mit den Bauarbeiten auf dieser Strecke (113 km) wurde im April 1993 begonnen. Am 19. Dezember 1997 wurde der 73 km lange Abschnitt Stendal – Landesgrenze zu Niedersachsen für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h eingleisig elektrifiziert in Betrieb genommen. Damit ist der Abschnitt auf dem Gebiet des Landes Sachsen-Anhalt weitgehend fertiggestellt. Weiterhin entstand ein modernes Stellwerk (ESTW) in Salzwedel, das jetzt den Abschnitt Stendal – Salzwedel und künftig das gesamte Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3 Ausbaustrecke (ABS) Uelzen – Stendal steuern wird.

Mit den eigentlichen Bauarbeiten auf dem Gebiet von Niedersachsen zwischen Uelzen und Landesgrenze konnte aufgrund des fehlenden Baurechts bisher nicht begonnen werden. Seit Mitte Dezember 1997 liegt erst ein Planfeststellungsbeschluß vor. Die anderen Beschlüsse werden bis Mai 1998 erwartet. Die Inbetriebnahme der gesamten Strecke, eingleisig elektrifiziert, kann somit erst im Jahre 1999 in Abhängigkeit von der Erlangung des Baurechts erfolgen.

a) Die Strecke wird weitgehend für eine Geschwindigkeit von 160 km/h ausgebaut, der Abschnitt Schnega – Wieren und die Einfahrt Uelzen für 140 km/h. Der eingleisige Ausbau mit zwei Begegnungsabschnitten einschließlich Elektrifizierung verursacht Investitionen in Höhe von ca. 600 Mio. DM. Der durchgehende zweigleisige Ausbau, der bedarfsgerecht in einer späteren Ausbaustufe realisiert wird, würde weitere ca. 300 Mio. DM beanspruchen.

b) Für einen durchgehenden zweigleisigen Ausbau mit einer Streckengeschwindigkeit von bis zu 200 km/h wären Investitionen in Höhe von ca. 1,7 Mrd. DM erforderlich. Der Abschnitt zwischen Uelzen und Schnega in Niedersachsen müßte dazu eine Neubaustrecke sein, da auf der vorhandenen Trasse ein Ausbau für diese Geschwindigkeit nicht möglich ist. Bei einem Ausbau für 200 km/h wären darüber hinaus die bisherigen Investitionen bis einschließlich 1999 zu 50 % (300 Mio. DM) verlorener Aufwand.

65. Wie setzen sich die Investitionskosten für eine Ertüchtigung der Strecke Hamburg – Büchen – Wittenberge – Berlin auf eine Geschwindigkeit von 200 km/h bzw. eine höhere Geschwindigkeit unter Einsatz von Neigetechnik im einzelnen zusammen?

Zur Ertüchtigung der Eisenbahnstrecke Hamburg – Büchen – Berlin auf eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h bzw. für höhere Geschwindigkeiten unter Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen sind verschiedene Varianten möglich.

Für eine weitgehende Streckengeschwindigkeit von 200 km/h wären zu den bisherigen Investitionen zusätzlich mindestens 800 Mio. DM für die Beseitigung der Bahnübergänge und die Anpassung der Sicherungstechnik (FZB bzw. LZB) erforderlich. Dabei könnten die Geschwindigkeitseinbrüche in Ludwigslust (180 km/h) und Wittenberge (160 km/h) nicht beseitigt werden. Bei Einsatz von Neigetechnikfahrzeugen (ICT) und der Anhebung der Streckengeschwindigkeit im Abschnitt Ludwigslust – Hamburg-Billwerder auf 230 km/h wären weitere Investitionen von ca. 90 Mio. DM notwendig.

Ein weitergehender Ausbau in der bestehenden Trassenführung für höhere Geschwindigkeiten ist nicht möglich ohne Maßnahmen der Linienverbesserung (Neubaustrecke) im Abschnitt Wittenberge – Boizenburg (Elbe) für 300 km/h sowie der anderen Abschnitte für 200 bis 230 km/h. Hierbei würden weitere Investitionen in Höhe von 2,4 Mrd. DM erforderlich werden.

Bei dem Neubau einer Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsstrecke von Berlin nach Hamburg würden die Investitionen in etwa der gleichen Größenordnung wie bei der geplanten Magnetschwebebahn liegen. Im weiteren wird auf die Antwort zu der Frage 54 verwiesen.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333